№ 7 (919) июль 2016 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

7 (919)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

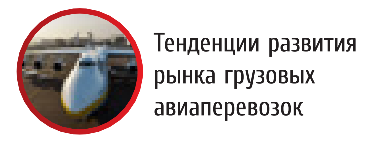
июль 2016 г.

Издается с 1998 г.

48 Генассамблея MedCruise: "Одесса имеет перспективы стать центром круизного туризма на Черном море"



Конвенция об общей транзитной процедуре – важный шаг к упрощению таможенных процедур в международной торговле в Украине



Тенденции развития рынка грузовых авиаперевозок



Перспективы развития железнодорожных перевозок на евроазиатском пространстве

ДОСТАВИМО, ЯК ПОТРІБНО ВАМ!



МЫ ЗНАЕМ ВАШИ ПОТРЕБНОСТИ

МЫ ЦЕНИМ ВАШЕ ВРЕМЯ

МЫ ГАРАНТИРУЕМ БЕЗОПАСНОСТЬ ТОВАРА

АУТСОРСИНГ ЛОГИСТИКИ. ПОЧЕМУ «DELPOST»?

Все больше компаний передают свою логистику на обслуживание компании «DELPOST». Клиент-ориентированный подход в сотрудничестве и комплекс всех необходимых логистических услуг – именно то, что сегодня нужно производителям, дистрибьюторам, ритейлерам, холдингам, интернет-магазинам и многим другим компаниям.

«DELPOST» развивает свои возможности, учитывая потребности партнеров, и предоставляет комплекс услуг:

- грузоперевозки (экспорт-импорт)
- международная экспедиция
- адресная доставка
- доставка в почтоматы
- клиентская доставка
- складская логистика
- таможенно-брокерские услуги.

ПАРТНЕРСТВО С «DELPOST» – ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫЙТИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ. В ПРОЦЕССЕ СОТРУДНИЧЕСТВА КАЖДЫЙ ПАРТНЕР ПОЛУЧАЕТ РЯД ПРЕИМУЩЕСТВ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ СКОНЦЕНТРИРОВАТЬ ВСЕ ВНИМАНИЕ И СРЕДСТВА НА КЛЮЧЕВЫХ ВИДАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

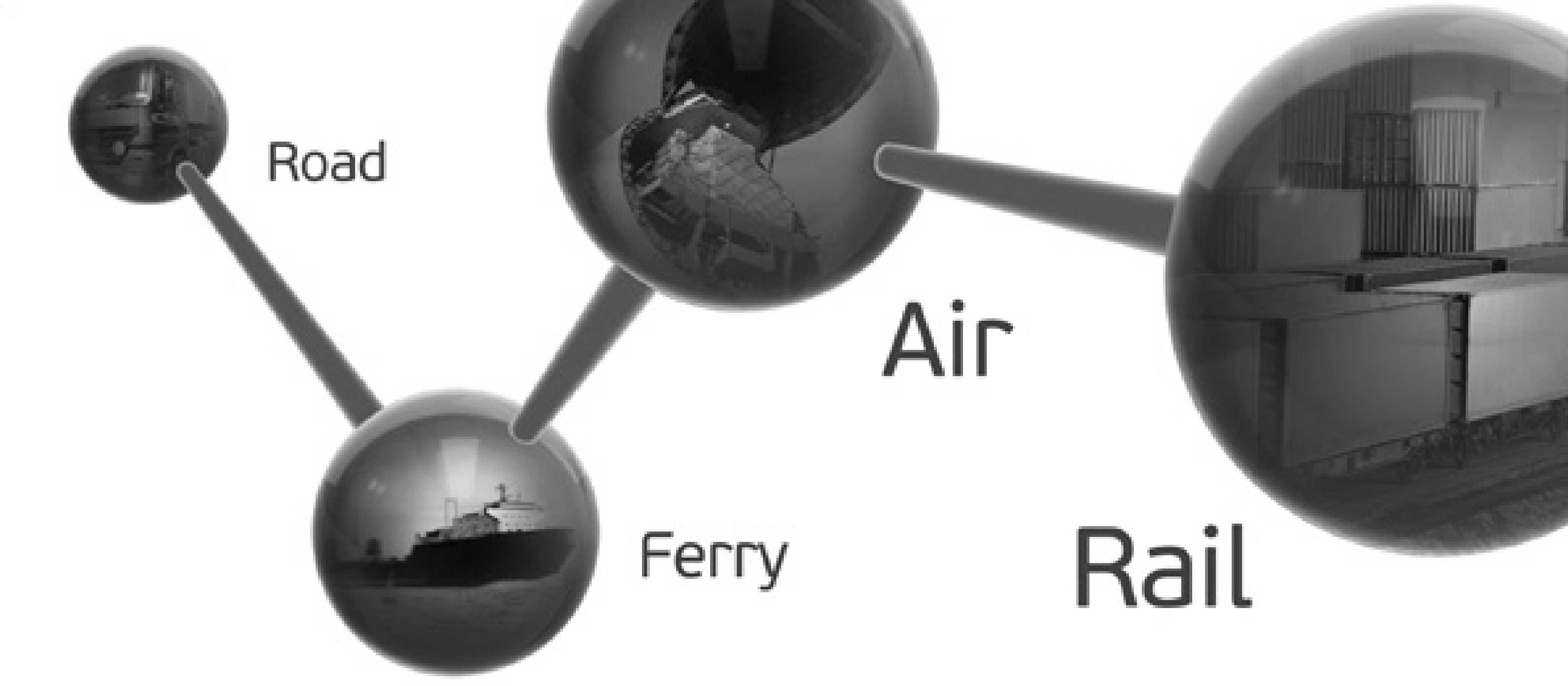
ГЛАВНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА:

- **экономия времени**
  компаниям больше не нужно тратить время на решение вопросов хранения, сортировки продукции, формирования и доставки заказов;
- **экономия средств**
  получать все необходимые услуги в рамках одной компании экономически выгоднее, чем иметь много разных партнеров;
- **безопасность грузов**
  весь комплекс услуг предоставляется с полной материальной ответственностью, страхованием грузов, страхованием ответственности перевозчика, оперативным информационным взаимодействием;
- **отлаженные процессы логистики**
  разработка оптимальных логистических решений позволяет систематизировать операции, повысить качество хранения, обработки грузов и скорость доставки.

ПЕРЕДАЧА ЛОГИСТИКИ НА АУТСОРСИНГ КОМПАНИИ «DELPOST» - ВЕРНОЕ РЕШЕНИЕ УСПЕШНЫХ ПАРТНЕРОВ.

ООО «ДЕЛ ПОСТ»
e-mail: comers@vn-g.com

тел.: +38 067 373 5555
+38 038 265 5555
ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ: 0 800 501 862




Rail Transport
Организация железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация паромных перевозок


Air Freight
Организация авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки грузов в портах


Routing
Составление оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация перетарки груза



24-hour Support
Круглосуточная сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



JSC Lithuanian Railways


Navigation Maritime Bulgare JSC











MCU License AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ Серия АЕ №293747 от 26.06.2014.

C-44-190515-01



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

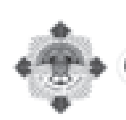
№ 7 (919) июль 2016 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288







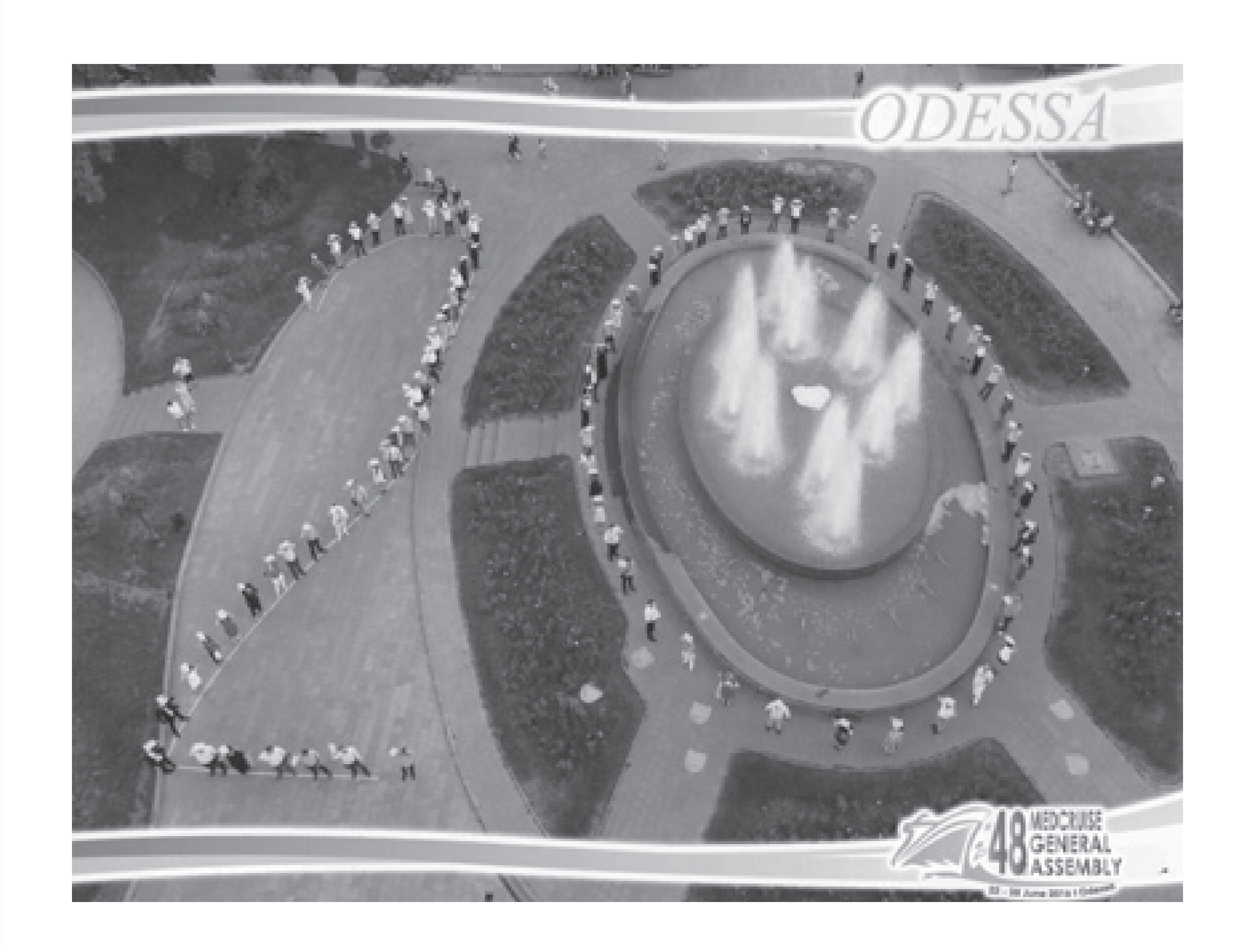






48 Генассамблея MedCruise: "Одесса имеет перспективы стать центром круизного туризма на Черном море"

В течение четырех дней — с 22 по 25 июня — в конференц-зале гостиницы "Бристоль" проходила 48 Генассамблея MedCruise. Принятие решения о проведении столь статусного мероприятия в Украине, в частности в Одессе, было непростым. Операторы крупнейших круизных компаний из публикаций зарубежных СМИ осведомлены (зачастую в искаженном виде) о военном конфликте на востоке страны. И то, что представителю Одесского порта — директору по Черноморскому региону Эльвире Лещинской (начальник отдела развития и внешних связей ОФ "АМПУ") удалось убедить более 120 представителей крупнейших круизных компаний приехать в Одессу, большая победа. Тем более, что Генассамблея MedCruise в нашем городе проходила в 20-й юбилейный год Ассоциации круизных портов Средиземного моря.



Перед началом конференции состоялся брифинг, в котором приняли участие президент ассоциации Кристиан Павич, начальник администрации Одесского порта Михаил Соколов, директор департамента культуры и туризма Одесского горисполкома Татьяна Маркова, зав. сектором департамента "Агентство по вопросам инвестиций и развития" Одесской ОГА Роман Козловский.

Открыл брифинг, как и полагается принимающей стороне, М. Соколов:

— Мы рады принимать представителей самой крупной ассоциации круизных операторов, которая насчитывает более 100 субъектов. В форуме принимают участие более 120 представителей круизных компаний. В Одессе будут приняты решения, которые повлияют на дельнейшее развитие круизного бизнеса в мире и в Черноморском регионе в частности. К сожалению, Черноморский регион в последние два года из-за известных трагических событий понес значительные потери в сфере круизного туризма. Так, в 2015 г. в Одесский порт зашло всего 13 круизных судов вместо заявленных 96 (в 2013 г. — 106 судозаходов). Надеемся, что стабилизация экономической и политической ситуации в нашей стране, в Турции, сам форум и принятые на нем решения, а также положительные отзывы представителей ведущих профильных зарубежных СМИ, присутствующих в Одессе, приведут к увеличению судозаходов в наш порт.

Очень приятное впечатление на одесских журналистов произвел Кристиан Павич. Европейски образованный, владеющий ситуацией и умеющий анализировать мировые тенденции развития круизной индустрии, К. Павич был корректен в высказываниях. Президент сказал, что четыре года назад посещал Одессу и отметил, что за это время город изменился в лучшую сторону. "*Несмотря на публикации в зарубежных СМИ, преувеличивающие опасность ситуации в Украине, мы имеем обратную связь в лице представителя Одесского порта. Мы здесь для того, чтобы поддержать Одессу и Черноморский регион*".

Отвечая на вопросы журналистов, К. Павич сказал:

— Весь Черноморский регион пострадал от ситуации, которая произошла в 2014 г. 20 лет назад у нас в Хорватии мы испытали такой же кризис, какой сейчас в Украине. За 20 лет существования MedCruise было много проблем в различных регионах. Но рано или поздно они заканчиваются. Надеюсь, что и в Черноморском регионе наступит мир, и круизные лайнеры вернутся в Одессу.

ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ОЖИДАНИЙ

Сразу же оговоримся, что Генассамблея — это закрытое мероприятие, в котором принимают участие только члены ассоциации. Совет директоров задает тон мероприятию, определяет дату его проведения, состав участников. По словам Э. Лещинской, в числе участников форума, проходившего в Одессе, были почетные президенты ассоциации, топ-менеджеры круизных компаний, в том числе MSC Crociere, Costa Cruises, Royal Caribbean, Celstyal Cruises, Princes Cruises, Silversea Cruises, Holland America Line, Seabourn и др. Согласно программе представители круизной индустрии принимали участие в заседании совета директоров, пленарных заседаниях, дискуссиях по отдельным проблемам, переговорах в формате "B2B" (Business to Business). Кроме того, на круизном форуме присутствовали представители 7 крупнейших круизных печатных изданий. Это, главным образом, специализированные издания Seatrade Cruise Review, Cruise Business Review, Cruise Industry News, Cruise & Ferry, Cruise Times, Cruise Insight, Cruiseworthy. Благодаря этому наша страна получила возможность быть объективно представленной в западных СМИ.

В ходе Генассамблеи начальник администрации Одесского порта Михаил Соколов провел ряд переговоров с топ-менеджерами ведущих круизных компаний по поводу перспектив привлечения в Одессу иностранных лайнеров. Из соображений конфеденциальности и доли суеверия не будем пока раскрывать имена участников этих переговоров и их содержание. Но сделаем акцент на важности проведения таких переговоров в любой неблагоприятной с точки зрения круизного туризма ситуации, поскольку расписание судозаходов пассажирских лайнеров составляется на два года вперед. Поэтому результатов переговоров и самой Генассамблеи нужно ждать не раньше 2018—2019 гг. Пока же в Одесский порт зашло одно судно (12 мая — EUROPA-2), а всего на сезон-2016 поступило 16 заявок.

ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ ФОРУМА

Джон Инглтон, исполнительный директор Cruise & Ferry Review: *"Возможно сегодня Одесса не имеет того пассажиропотока, который она заслуживает. Однако все представители круизных линий, с которыми я общался, убеждены в том, что Ваш город имеет превосходные перспективы.*

Мероприятие предоставило прекрасную возможность каждому участнику оценить красоту и историческую привлекательность Одессы и насладиться поистине позитивной энергетикой города с богатым культурным наследием...".





Фрэнсис Ганнон, Cruise Times: *"Хочу еще раз сказать спасибо за чудесные несколько дней, проведенных в Одессе. Я была потрясена до глубины души Вашим городом. Как правило, я не просматриваю описания городов перед их посещением. Поэтому у меня не было никаких предубеждений… Экскурсии были отличными, особенно понравились гиды.*

И самое главное, что это была очень успешная 48-я Генеральная Ассамблея MedCruise. Я желаю всего хорошего Вам и Вашей команде за невидимую нам подготовку и гладко организованную работу всего мероприятия".

Спирос Альмпертис, Silversea Cruises: *"…Я надеюсь, что в будущем наша компания вернет свои суда в Одессу. Сейчас круизные компании многое теряют: у них нет возможности показать своим клиентам такое прекрасное круизное направление, как Одесса. Однако уверен, что в недалеком будущем Ваша страна и город станут популярными, как ранее, среди круизных туристов".*

Кристиан Павич, президент MedCruise: *"Будучи впервые на Генассамблее в качестве президента нашей Ассоциации, хочу сказать, что Вы провели большую работу, чтобы наше пребывание было легким и приятным. Это было настоящее удовольствие и честь посетить Одессу. Позвольте выразить благодарность Вам и Вашей команде за большую работу, которую Вы сделали. Уверен, что итоги этого мероприятия будут замечательными для Одессы и региона…".*

Сюзанна Иллиано, MSC Crociere: *"Спасибо за гостеприимство! Для меня город стал неожиданным открытием. Я надеюсь, что Ваше направление скоро будет включено в круизные маршруты нашей компании".*

И подобных отзывов было немало.

"НЕВИДИМАЯ ПОДГОТОВКА"

Не только для участников Генассамблеи, но и для большинства представителей городских властей, работников порта подготовка такого статусного мероприятия была невидимой. Зато, по словам Эльвиры Сергеевны, ее коллег из отдела развития и внешних связей администрации порта, они в полной мере ощутили на себе все проблемы и подводные камни подготовительного процесса.

— *Процесс подготовки начался за год-полтора до 48 Генассамблеи. Я старалась повлиять на мнение участников ассоциации, представителей Круизных компаний, рассказывая на предыдущих Генассамблеях о том, что в Одессе спокойно, показывая в презентациях достопримечательности Южной Пальмиры, улыбающиеся лица одесситов, мамочек с колясками. С 2014 г., когда Одесский порт избрали в совет директоров MedCruise, старалась присутствовать на всех мероприятиях, представлять наше предприятие во всех специализированных зарубежных печатных изданиях. Кроме того, начиная с февраля с.г., Ассоциация на своих сайтах, различных выставках и мероприятиях проводила достаточно широкую рекламную кампанию нашего города и порта,* — рассказала Э. Лещинская.

Но, как оказалось, привлечь зарубежных топ-менеджеров и членов ассоциации в Одессу было лишь полдела. Администрация Одесского порта выступала принимающей стороной. Как у любой государственной структуры, возникла масса проблем организационного характера. "*Со стороны кажется, что таковых проблем быть не должно. Но они возникают, и приходится их решать… Чтобы на самом мероприятии не*

было никаких шероховатостей, мы решали эти проблемы за счет сна, не считаясь ни с усталостью, ни со временем. Не хотелось подвести ни себя, ни администрацию порта, ни Украину в целом. Сотрудники нашего отдела, водители автобазы администрации порта в любое время суток встречали, провожали гостей… За полгода невозможно предугадать, что нам понадобится, просчитать количество участников форума и т.д. Для создания положительного образа города и порта в рамках форума придумывали и реализовывали небольшие мероприятия", — отметила представитель оргкомитета форума.

КОГДА "БЕЛЫЕ ПАРОХОДЫ" ВЕРНУТСЯ В ОДЕССУ?

Участников форума, представителей городских и областных властей, компании, связанные с туристической и транспортной деятельностью, безусловно, интересуют итоги 48 Генассамблеи в Одессе. К сожалению, не все понимают, что моментальных результатов ждать нельзя: взмах волшебной палочки не поможет.

К тому же, на круизный рынок Черноморского региона оказали влияние геополитические процессы. Из-за нестабильной ситуации в Турции пострадали другие черноморские порты. Так, в Стамбуле пассажиропоток упал в 8 раз. В силу того, что круизные компании, как уже было сказано, формируют свои маршруты на 2—3 года вперед, раньше чем через 2—3 года не стоит ожидать возвращения "белых пароходов" в Одессу.

Эти слова подтверждают представители ведущих круизных операторов.

MSC Crociere: "Атаки террористов заставляют людей подумать дважды: посетить ли данное направление или нет. Поэтому мы сейчас не заходим в Украину и Тунис".

Royal Caribbean: "Не предлагаем никаких черноморских круизов на этот год".

Azamara Cruises: "2018 год мы полностью распланировали. Сейчас планируем маршруты на 2019 г.".

Cristal Cruises: "…По политическим соображениям мы решили не заходить в Турцию. Черное море сошло с карты наших круизов".

И все-таки результаты 48 Генассамблеи налицо. Речь идет о том, что участники форума увидели своими глазами Одессу, убедились, что у нас красивый, молодой город со своим историческим и культурным наследием, что у нас безопасно. Более того, 15—20 человек заявили, что обязательно приедут в наш город отдыхать. Трое топ-менеджеров посетят Южную Пальмиру в июле. И это уже большая победа команды Одесского порта.

ОВРУЦКАЯ Татьяна





PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.



одноколейная линия
с шириной пути 1520 мм



наиболее протяженная ширококолейная
линия на территории Польши,
предназначенная для грузоперевозок

охватывает регион южно-восточной
Польши



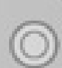
итегрированная структура:
управляющий ж/д инфраструктурой
и перевозчик



связывает польско-украинскую
границу с Силезией



ПКП ЛХС это проверенный партнер
в бизнесе, фирма со стабильной
позицией на железнодорожном рынке
грузоперевозок





ПКП Металлургическая
Ширококолейная Дорога
22-400 Zamość
ул. Szczebrzeska 11
тел. +48 84 638 62 23
факс +48 84 638 52 36
info@pkp-lhs.pl

Цифровое сообщество с ЕС ускорит экономический рост Украины и поможет преодолеть коррупцию

25—26.07.2016 г. Украину с официальным визитом посетил Комиссар ЕС по вопросам цифровой экономики Гюнтер Оттингер. Визит еврокомиссара в Украину проходил в рамках реализации европейской инициативы по созданию Цифрового сообщества.

25.07.2016 г. состоялась встреча Г. Оттингера с Первым вице-премьер-министром Украины, министром экономического развития и торговли С. Кубивом, в ходе которой участники обсудили реалии и перспективы развития цифровой экономики в Украине, сообщает пресс-служба Минэкономразвития Украины. В частности, речь шла о перспективах реализации в Украине проекта цифрового сообщества со странами-членами ЕС с последующим привлечением Молдовы, Грузии и др. стран.

С. Кубив отметил, что Украина на примере ProZorro уже сделала первые шаги в направлении цифротизации и автоматизации отдельных процессов. Это позволяет бороться с коррупцией, а также переводить устаревшие бюрократические процедуры в современную, удобную и эффективную цифровую форму.

26.07.2016 г. состоялась встреча Премьер-министра Украины В. Гройсмана с Комиссаром ЕС по вопросам цифровой экономики Г. Оттингером, сообщает Департамент информации и коммуникаций с общественностью Секретариата КМУ. Стороны договорились о создании рабочей группы, "которая выработает совместный план действий и оценит потребности относительно присоединения Украины к Цифровому сообществу ЕС".

Еврокомиссар Г. Оттингер отметил начатую правительством реформу защиты прав интеллектуальной собственности как важную основу для дальнейшего развития инноваций и цифровых технологий. Он также подчеркнул, что ЕС и другим странам нужен общий цифровой язык, общие цифровые стандарты, обеспечивающие кибербезопасность, надежность работы цифровых сетей и соблюдение прав собственности на данные. Для этого, по убеждению еврокомиссара, необходимо создавать наднациональные системы, панъевропейские сети, чтобы усилить надежность национальных правил каждой отдельной страны. "Мы хотим, чтобы такой цифровой союз происходил на основе структурированного диалога и был политическим и законодательным институтом", — отметил еврокомиссар Г. Оттингер

По словам Г. Оттингера, Цифровое сообщество будет способствовать дальнейшему объединению Украины с Евросоюзом и создаст предпосылки для ускорения развития экономики Украины, расширит возможности для малого и среднего бизнеса и облегчения бюрократических процедур между странами.

Еще на этапе подготовки данного визита еврокомиссара в Украину Г. Оттингер и Премьер-министр Украины В. Гройсман подготовили совместную статью о Цифровом рынке и его влиянии на экономику Украины.



Оглашение Цифрового сообщества

(совместная статья)

Создание Цифрового сообщества: распространение преимуществ Единого цифрового рынка за пределы ЕС

Цифровая экономика остается сферой с нереализованным потенциалом как в Европейском Союзе, так и в Украине. Цифровые технологии, услуги и системы чрезвычайно важны для социального развития и могут обеспечить рост и создание новых рабочих мест во всех отраслях экономики, начиная с самых традиционных предприятий и заканчивая новейшими высокотехнологичными производствами, которые появляются сегодня.



В качестве примера можно взять внедрение цифровых технологий в промышленности и то, каким образом они меняют стиль нашей жизни, как мы работаем и ведем бизнес. В течение следующих нескольких лет мы станем свидетелями появления миллионов совместимых устройств, а почти половина мобильных транзакций будет осуществляться с помощью персональных телефонов. Вскоре наиболее быстро растущие компании будут использовать интеллектуальные устройства для повышения своей эффективности и производительности, а также оптимизации расходов. Традиционные сектора экономики и сфера государственного управления также получат преимущества от внедрения аналитических сервисов на основе открытых и больших объемов данных.

В интересах Украины и ЕС — тесное сотрудничество в сфере цифровых технологий для развития наших экономик и обществ.

Одним из первоочередных приоритетов Европейской Комиссии является отмена регуляторных и других барьеров с целью создания Единого цифрового рынка в течение ближайших лет. Реализация этой инициативы может приносить EUR415 млрд ежегодно в экономику ЕС объемом в EUR14 трлн, а также будет способствовать созданию сотен тысяч новых рабочих мест.

Эти преимущества не должны ограничиваться границами ЕС. 43 млн потребителей в Украине также должны пользоваться преимуществами Единого цифрового рынка, что принесет экономический рост, создание новых рабочих мест, улучшение условий жизни людей и упрощение ведения бизнеса. Для Украины это будет означать более стабильную политическую среду и существенный прогресс на пути к социальной и экономической модернизации.

Нас вдохновляет успех Энергетического сообщества — нашей совместной инициативы, которая расширила внутренний энергетический рынок ЕС на страны Юго-Восточной Европы и даже дальше. Мы должны сформировать подобное общее видение цифровой экономики при создании Цифрового сообщества. Адаптация законодательства Украины к главным стандартам ЕС в цифровой сфере будет способствовать росту экономики Украины и позволит Украине в будущем интегрироваться в Единый цифровой рынок.

Со своим высококвалифицированным человеческим капиталом Украина занимает ведущую позицию в сфере информационно-коммуникационных технологий в Центральной и Восточной Европе. Более того, Украина имеет значительный потенциал и может стать не только европейским Software Hub, но и страной-экспортером собственных цифровых продуктов и услуг.

Распространение преимуществ Единого цифрового рынка за пределы ЕС может включать в себя различные направления. Мы можем сотрудничать в сферах электронной коммерции, электронной таможни, электронного здравоохранения, безбумажной торговли, а также правил и инфраструктуры электронных коммуникаций (включая координацию использования частот и распространение широкопо-

лосного доступа). Мы можем сотрудничать в вопросах сетевой и информационной безопасности, кибербезопасности, электронной идентификации и доверительных услуг цифровых навыков и продвижения инноваций, электронного управления и открытых данных — и это лишь некоторые из возможностей. Указанные направления и темы уже являются предметом наших текущих дискуссий, и мы можем рассмотреть вопрос включения таких направлений, как защита данных, международный роуминг и расширение цифровой инфраструктуры (как в пределах Украины, так и между Украиной и ЕС), а также внедрение цифровых технологий в промышленности в наше сотрудничество в цифровой сфере.

Присоединившись в июне 2015 г. к Декларации первого заседания министров "Восточного партнерства ЕС" по вопросам цифровой экономики, Украина уже подтвердила свои намерения и готовность сотрудничать с ЕС и соседями ЕС в этой сфере.

Мы оба убеждены, что сегодня настало время для определения общего видения Цифрового сообщества между ЕС и Украиной, с привлечением других стран-соседей. Мы надеемся на продолжение дискуссии по этому вопросу с украинскими стейкхолдерами в конце июля в Киеве, позднее — с представителями стран-соседей ЕС на заседании высокого уровня, которое Европейская Комиссия намерена провести в начале осени в Брюсселе.

ГРОЙСМАН Владимир, Премьер-министр Украины,
ОТТИНГЕР Гюнтер, Комиссар ЕС по вопросам цифровой экономики и общества

Создание Цифрового сообщества: распространение преимуществ Единого цифрового рынка за границы ЕС

Цифровое общество — инициатива ЕС по объединению коммуникационных рынков 28 стран-членов ЕС и стран-нечленов ЕС (Украина, Молдова, Грузия и др.) для упрощения процесса обмена информацией, повышения надежности защиты систем и данных и расширения бизнес-возможностей стран-участниц Цифрового сообщества.



26 июля т.г. в завершение визита в Украину Комиссара ЕС по вопросам цифровой экономики и общества Г. Оттингера в клубе КМУ состоялась Панельная дискуссия высокого уровня "Создание Цифрового сообщества: распространение преимуществ Единого цифрового рынка за границы ЕС". Организатором форума является Минэкономразвития Украины, а его представитель — Елена Минич, директор Департамента инноваций и интеллектуальной собственности, выступила модератором мероприятия.

Миссия форума состоит в популяризации в Украине идеи развития Цифрового сообщества и цифровой экономики в частности, прежде всего среди представителей различных органов власти (законодательной и исполнительной) и бизнеса.



С приветственным словом к участникам форума обратился Премьер-министр Украины В. Гройсман, который отметил, что совместные усилия Украины и ЕС относительно сотрудничества в сфере цифровой экономики будут способствовать развитию электронных технологий в Украине. Украина, по убеждению В. Гройсмана, имеет широкое поле деятельности с ЕС в сфере цифровых технологий. Среди возможных сфер для развития цифровых технологий и внедрения новых современных методов управления, по его словам, направления электронной таможни, электронной экономики, электронной торговли. Также перед правительством стоит задача изменения и повсеместного внедрения электронного управления в Украине.

Г. Оттингер в своем приветственном слове отметил, что Украина является очень желанным партнером ЕС в направлении создания и развития Цифрового сообщества. Он также проинформировал участников о достижении договоренности относительно создания рабочей группы Украина—ЕС для оценки потребностей, необходимых для интеграции Украины в Единый цифровой рынок ЕС, которая начнет работу в сентябре т.г., а наработанная повестка дня может стать планом действий для других стран Восточного партнерства.



О чрезвычайной важности развития цифровых технологий и внедрения их во всех сферах жизни общества и бизнеса, о необходимости создания единого с ЕС цифрового пространства, о достижениях Украины и ее перспективах на данном пути говорили в своих выступлениях высокоуважаемые спикеры: С. Кубив — Первый вице-премьер-министр, министр экономического развития и торговли Украины; Френсис Малиж — управляющий директор направления Восточная Европа и Кавказ ЕБРР; Питер М. Вагнер — руководитель Группы поддержки Украины в ЕК; Александр Данченко — народный депутат, председатель Комитета ВР по вопросам информатизации и связи; Дмитрий Шимкив — зампредседателя Администрации Президента Украины; Владимир Омелян — министр инфраструктуры Украины; Юрий Антанюк — старший директор EPAM System GDO Ukraine; Лена Кошарная — партнер-основатель и главный исполнительный директор Horizon Capital; Александр Животовский — председатель НКРСИ Украины.



Участники форума отметили, что тесное сотрудничество в сфере цифровых технологий ради развития наших экономик и обществ соответствует интересам как Украины, так и ЕС. При этом традиционные секторы экономики и сфера государственного управления также получат преимущества от внедрения аналитических сервисов на основе массивов данных. "Убеждены в том, что Украина может занимать лидирующие позиции в этой сфере [цифровых технологий]. Мы будем все делать для того, чтобы ввести такие технологии в нашей жизни", — подчеркнул Владимир Гройсман.

Российское эмбарго для Украины: последствия и пути решения

ОГРАНИЧЕНИЕ ТРАНЗИТА

Проблемы с транзитом товаров из Украины через территорию Российской Федерации начались еще в начале января т.г. Это было обусловлено тем, что 1 января 2016 г. президент РФ издал указ № 1 "О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов РФ при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию РФ".

Данный указ установил следующие требования для транзита товаров из Украины в Республику Казахстан через территорию РФ:

1) осуществление транзита с территории Республики Беларусь;

2) обязательное использование средств идентификации (пломб);

3) функционирование навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

4) наличие у водителей соответствующих учетных талонов, которые необходимо получать в стационарных или передвижных контрольных пунктах при въезде на территорию РФ с территории Республики Беларусь и сдавать при выезде с территории РФ.

При этом, пунктами, через которые может осуществляться транзит на российско-белорусском участке государственной границы, были определены:

— стационарный контрольный пункт Красное (456 км автомобильной дороги М-1 "Беларусь");

— контрольный пункт, расположенный на железнодорожной станции Смоленск-Сортировочный.

На российско-казахстанском участке государственной границы:

— стационарный контрольный пункт (145 км автомобильной дороги А-310, автомобильный грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска Бугристое);

— стационарный контрольный пункт (194 км автомобильной дороги А-300, автомобильный грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска Маштаково);

— контрольный пункт, расположенный на железнодорожной станции Озинки.

Изначально предполагалось, что действие указа продлится до 1 июля 2016 г., однако с указанной даты его действие не только продолжилось, а и усилилось.

Так, 1 июля 2016 г. президент РФ издал указ № 319, которым внес изменения в вышеупомянутый указ № 1. Внесенные изменения касались следующего:

1. Распространение действия указа на перевозку грузов с территории Украины на территорию Кыргызской Республики через территорию РФ. Таким образом, устанавливаются особые условия для транзита товара из Украины через территорию РФ в Республику Казахстан и Кыргызскую Республику.

2. Полный запрет транзита товаров, включенных в список запрещенных товаров в соответствии с указом президента РФ от 6 августа 2014 г. № 560 "О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности РФ" и на которые в РФ применяются ставки ввозных пошлин, отличные от 0 (ввозные пошлины согласно ставкам Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, прописаны в решении Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54).

3. Продление действия указа до 31 декабря 2017 г.

Таким образом, новый указ не просто установил особенности транзита товаров из Украины через территорию РФ в Республику Казахстан и Кыргызскую Республику, а полностью запретил транзит отдельных групп товаров, ссылки на которые определены в указе, из Украины через территорию РФ. В частности, речь идет о товарах 97 групп — от продуктов питания до оборудования.

ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ УКРАИНЫ

К сожалению, вышеуказанные действия РФ достаточно сильно повлияли и будут влиять в будущем на торговлю Украины и приведут к ухудшению условий торговли не только с Республикой Казахстан и Кыргызской Республикой, а и с третьими странами.

Что касается непосредственно Республики Казахстан, то в 2015 г., по данным Государственной службы статистики Украины, объем экспорта товаров из Украины в Казахстан составил $712,7 млн, что составляет



2% от общего экспорта Украины. В свою очередь, за период с января по апрель 2016 г. экспорт товаров из Украины в Республику Казахстан составил $121,7 млн, что на 48% меньше аналогичного периода 2015 г. Таким образом, последствия вышеупомянутых действий РФ уже достаточно сильно ощутимы.

Также нужно понимать, что данный показатель может ухудшиться еще больше, учитывая, что в связи с введенными торговыми ограничениями стоимость грузовых перевозок в Республику Казахстан выросла ориентировочно на 30%, что является серьезным барьером для перевозчиков, ведь увеличение транспортной составляющей в себестоимости продукции приводит к снижению маржи для экспортеров и, соответственно, снижению объема перевозок.

Что же касается ситуации в целом, то такие действия негативно влияют на экспорт товаров из Украины в страны Центральной Азии, куда экспорт также осуществлялся преимущественно через территорию РФ, а сейчас, соответственно, ограничен.

С точки зрения международного права, действия РФ нарушают нормы и принципы ВТО, являются непрозрачными и такими, что носят дискриминационный характер.

КАКИЕ ЖЕ ВАРИАНТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ВОПРОСА ОТКРЫВАЮТСЯ ДЛЯ УКРАИНЫ?

Во-первых, применение соответствующих мер со стороны Украины. В частности, правительство Украины уже продлило до 31 декабря 2017 г. действие запрета ввоза на таможенную территорию Украины товаров, произведенных в РФ, перечень которых утвержден постановлением Кабинета Министров Украины от 30 декабря 2015 г. № 1147 "О запрете ввоза на таможенную территорию Украины товаров, произведенных в РФ". Указанное постановление о запрете утратит силу 1 января 2018 г. или после отмены запрета ввоза на таможенную территорию РФ товаров сельскохозяйственного назначения, продукции и сырья, происходящих из Украины.

Во-вторых, обжалование действий РФ в рамках ВТО. Так, ст. V Генерального соглашения по тарифам и торговле предусматривает свободу транзита, в соответствии с которой должна существовать свобода транзита через территорию каждой стороны по маршрутам, наиболее подходящим для международного транзита, для транзитных перевозок на территорию других сторон или с территорий других сторон. Таким образом, действия РФ абсолютно противоречат вышеупомянутой статье Генерального соглашения по тарифам и торговле.

Согласно Договоренности о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров в рамках ВТО, первой задачей механизма урегулирования споров, как правило, является обеспечение отмены соответствующих мер, если установлено, что они не соответствуют положениям любого из охваченных соглашений. Однако нужно понимать, что процедура обжалования в ВТО является довольно длительной, и на решение споров иногда уходят годы. Собственно, первой стадией урегулирования споров в рамках ВТО является проведение конфиденциальных консультаций. В случае безрезультативности — рассмотрение жалобы группой экспертов. При этом, стоит отметить, что другие государства-члены ВТО могут принимать участие в споре в качестве третьих сторон или созаявителей. Следующей стадией является обжалование отчета группы экспертов в апелляционном органе и, собственно, окончательный отчет.

В-третьих, необходимым является поиск альтернативных маршрутов для транзита украинских товаров. Пока что речь идет исключительно о "Шелковом пути", который делает возможным транзит товаров в Казахстан в обход территории РФ через Грузию, Азербайджан и по Каспийскому морю в казахстанский порт Актау.

К сожалению, на сегодняшний день перевозки по "Шелковому пути" существенно дороже, чем по территории РФ, что, в свою очередь, удорожает и сам товар. Однако переговоры с представителями Грузии и Азербайджана по снижению тарифа продолжаются и, собственно, ожидается, что указанный маршрут начнет работать полноценно и будет конкурентным уже с сентября этого года. В случае снижения тарифа, именно такой маршрут может стать альтернативой для транзита товаров из Украины в Республику Казахстан и другие государства Азии.

Также возможным является обжалование действий РФ со стороны Республики Казахстан и Кыргызской Республики, ведь действия РФ касаются их непосредственно. Украина уже ведет предварительные переговоры по этому поводу, однако пока что вопрос остается открытым. Казахстан и Кыргызстан выражают свое недовольство, однако нужно помнить, что указ РФ о запрете транзита позволяет последним обратиться к РФ с просьбой разрешения транзита для отдельных групп товаров. Поэтому, скорее всего, Казахстан выберет вариант вести переговоры с РФ по наиболее чувствительным позициям, а не "начинать торговую войну". Более того, Казахстан уже рекомендовал перевозчикам осуществлять перевозки из Украины в Республику Казахстан альтернативными маршрутами в обход РФ.

К сожалению, стоит отметить, что Украина оказалась не готова к таким действиям со стороны РФ. И пока вопрос об эффективных средствах для урегулирования ситуации обсуждается, негативные последствия уже имеют место. Так, уже с начала июля было задержано немало грузов как на российско-украинской, так и на белорусско-российской границе, где РФ не пропускала грузы из Украины назначением в Республику Казахстан и Кыргызскую Республику. А это приводит к значительным убыткам как грузоперевозчиков и владельцев товара, так и страны в целом.

ОСИПЧУК Ольга, АО IMG Partners юрист, руководитель практики международной торговли

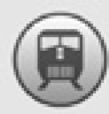


ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ИЛЬИЧЕВСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ИЛЬИЧЕВСК





КОМПЛЕКС УСЛУГ

организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах





таможенное оформление грузов



экспедирование грузов в порту



АО «ПЛАСКЕ»

генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.





АССОЦИАЦИЯ «УКРВНЕШТРАНС»

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ «Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)»;
  - ✓ «Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)».
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

Наше участие в международных организациях:







EAST WEST TRANSPORT CORRIDOR association



01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/



Конвенция об общей транзитной процедуре — важный шаг к упрощению таможенных процедур в международной торговле в Украине

В Украине достаточно часто и много пишут о Конвенции об упрощении формальностей в торговле стран ЕС, незаслуженно забывая еще об одном важном соглашении, которое непосредственно с ней связано — Конвенции об общей транзитной процедуре. Прекрасно понимая неразрывную тесную связь этих соглашений, Европейское сообщество ввело их в действие одновременно — с 1 января 1988 г.





Несколько слов об их истории. Конвенция об упрощении формальностей в торговле товарами была заключена в 1987 г. между Европейским сообществом, с одной стороны, и, с другой стороны, группой европейских стран, которые не являлись на тот момент членами сообщества, — Австрией, Финляндией, Исландией, Норвегией, Швецией и Швейцарией.

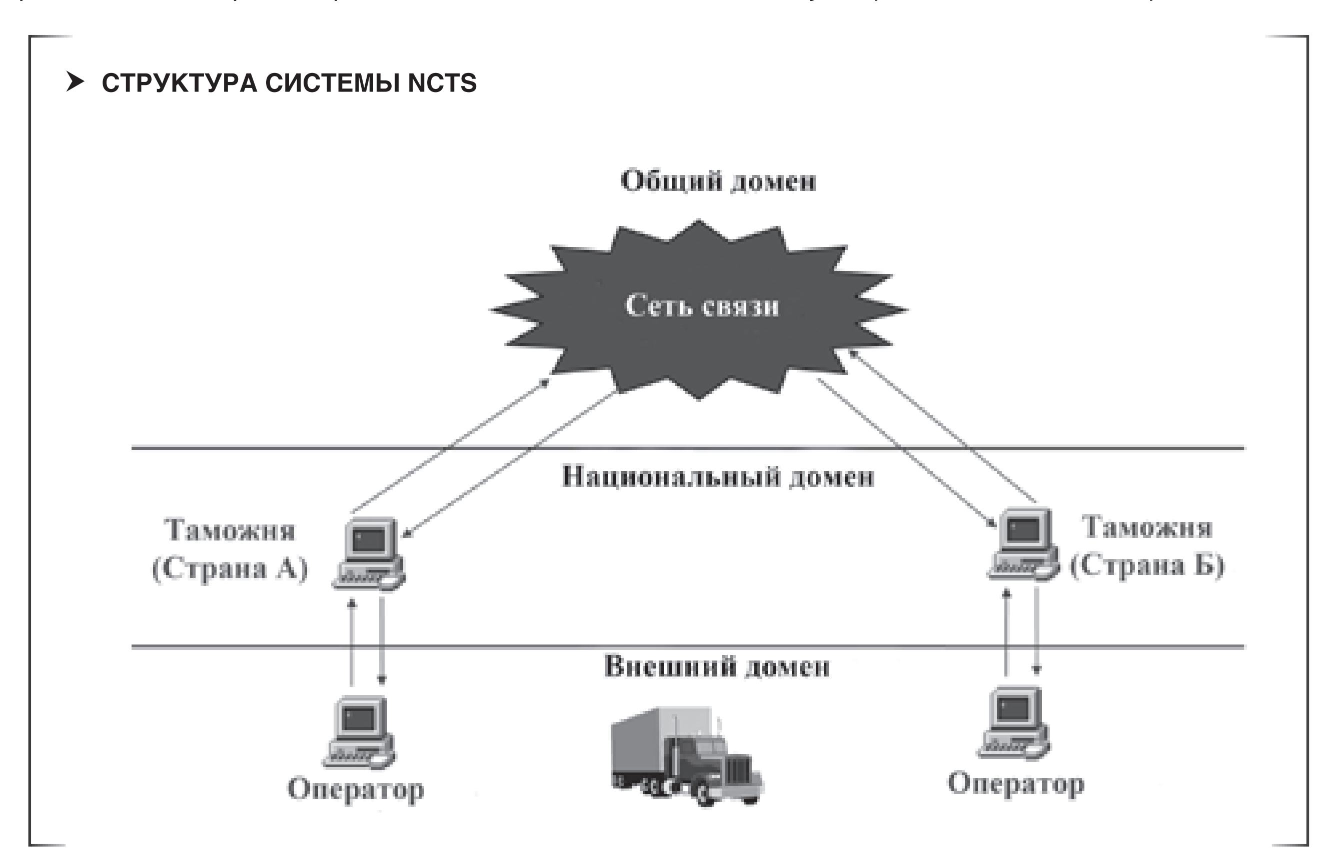
На момент заключения Конвенции между ЕС и этими странами с каждой из них по отдельности уже имелись соглашения о свободной торговле. В то же время внутри ЕС были наработаны и унифицированы общие правила для членов ЕС по использованию единых форм документов, которые применялись в таможенной, налоговой и иных сферах, а также установлены единые стандарты по упрощению административных процедур в торговой деятельности. На момент подписания Конвенции ЕС уже принял решение о введении в действие при внешней торговле единого для ЕЭС административного документа (SAD) тоже с 1 января 1988 г. Он подлежит использованию при любой процедуре, связанной с экспортом, импортом и транзитом, независимо от вида и происхождения товаров. При этом все формальности выполняются с использованием единого административного документа по форме, образец которой содержится в Конвенции. Этот единый документ, в зависимости от обстоятельств, и служит в качестве таможенной декларации или налогового документа при экспорте, транзите или импорте товаров.

Конвенция об общей транзитной процедуре представляет собой базовый международный договор между ЕС и теми же европейскими странами, которые являются участницами и предыдущей Конвенции. На момент заключения Конвенции между ЕС и некоторыми из указанных стран по отдельности уже имелись соответствующие соглашения о транзите. Также между отдельными странами существовали свои договоры по вопросам транзита. В частности, широко известен "скандинавский транзит", действовавший между Финляндией, Норвегией и Швецией, который в связи с принятием Конвенции утратил силу.

В то же время внутри ЕС были наработаны и унифицированы общие правила транзита для членов ЕС с использованием единых форм документов, которые применялись в таможенной, налоговой и иных сферах, а также установлены единые стандарты по упрощению административных процедур при транзите. На момент подписания Конвенции европейское Сообщество уже приняло решение о введении в действие общей системы транзита с 1 января 1988 г.

В настоящее время Конвенция охватывает таможенные территории 28 стран ЕС, включая Андорру и Сан-Марино, которые входят в таможенный союз с ЕС, и Исландии, Норвегии, Швейцарии, Лихтенштейна, Турции, бывшей Югославской Республики Македонии и Сербии. Всего 37 стран.

Количество транзитных операций, выполненных в рамках Конвенции, постоянно возрастает, о чем свидетельствуют приведенные ниже диаграммы.





➤ КОЛИЧЕСТВО ВЫПОЛНЕННЫХ ТРАНЗИТНЫХ ОПЕРАЦИЙ (ОТПРАВЛЕНИЕ) В ЕС ЗА ГОД

Австрия	215153
Бельгия	842061
Болгария	216479
Хорватия	263810
Кипр	12
Чешская республика	76637
Дания	102435
Эстония	26046
Финляндия	34090
Франция	417245
Германия	[illegible]
Греция	30560
Венгрия	187929
Исландия	0
Ирландия	13710
Италия	1544445
Латвия	60943
Лихтенштейн	0
Литва	185204
Люксембург	65345
Мальта	313
Нидерланды	1228945
Норвегия	149184
Польша	261019
Португалия	7859
Румыния	73281
Словакия	67581
Словения	103360
Испания	150446
Швеция	183290
Швейцария	1130479
Турция	208766
Великобритания	112349

➤ КОЛИЧЕСТВО ВЫПОЛНЕННЫХ ТРАНЗИТНЫХ ОПЕРАЦИЙ (ПРИБЫТИЕ) В ЕС ЗА ГОД

Австрия	357978
Бельгия	541136
Болгария	131149
Хорватия	79201
Кипр	1060
Чешская республика	211625
Дания	119767
Эстония	44249
Финляндия	61031
Франция	603507
Германия	1488789
Греция	42420
Венгрия	186574
Исландия	0
Ирландия	29447
Италия	597025
Латвия	111867
Лихтенштейн	0
Литва	123549
Люксембург	77679
Мальта	2048
Нидерланды	509614
Норвегия	547879
Польша	406607
Португалия	24091
Румыния	160530
Словакия	106589
Словения	95690
Испания	125620
Швеция	100793
Швейцария	2157348
Турция	188617
Великобритания	166694



➤ ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ ТРАНЗИТНОЙ ДЕКЛАРАЦИИ NCTS

NON EU

EU

Трейдер/
Принципал

Анализ риска

Результат

S&S

Транзитная декларация
+безопасность
+ данные безопасности
(Annex 30A)

IE050 + S&S

ОоТранзит/
ОоВход

IE001 + S&S

Офис отправления

Офис назначения

ЧЕМ ЖЕ ТАК ПРИВЛЕКАТЕЛЬНА КОНВЕНЦИЯ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО ДЛЯ СТРАН НЕ ЧЛЕНОВ ЕС?

Давайте попробуем сравнить это с широко известной в Украине системой транзита МДП.

Система МДП является сериями национальных транзитных процедур, основанных на стандартизированных правилах самой Конвенции МДП. В каждой стране гарантом выступает лишь одна национальная организация, получение книжки МДП требует обязательного участия в этой организации, получения допуска от украинских таможенных органов и внесения залоговой суммы в размере $5—7 тыс.

Система общего транзита основана на одной стандартной процедуре от начала до конца перемещения товара. Гарантами могут быть множество организаций, предоставляющих гарантии без членства и залоговых сумм, предусмотрены определенные упрощения для уполномоченных экономических операторов, крупных импортеров и т.д.

Важное место в Конвенции занимают электронные информационные технологии. В 2009 г. в ЕС введен в действие новый порядок контроля и защиты товаров, которые перемещаются через таможенную границу. Страны ЕС все вместе создали и внедрили безопасные, интегрированные и соединенные между собой электронные компьютерные технологии. Первой вступила в действие система NCTS (New Customs Transit System). Она разработана на основе стандарта UN/EDIFACT для электронного документооборота.

Далее для защиты общества с помощью применения мер контроля за соответствующими рисками внедрены системы контроля импорта (Import Control System), экспорта (Export Control System), система регистрации и идентификации субъектов хозяйствования (EORI). С помощью последней все субъекты получают возможность собственной идентификации путем присвоения им единого уникального номера, действительного на всей территории ЕС.

В настоящее время в систему NCTS входят не только страны ЕС, но и все страны-участницы Конвенции. Работа в этой системе является обязательным условием для участников Конвенции, а также возможностью ускоренного присоединения к ней новых стран, в т.ч. не членов ЕС.

КАК ЖЕ РАБОТАЕТ СИСТЕМА NCTS?

Служба NCTS каждой страны соединяется через центральный сервер в Брюсселе со всеми другими системами NCTS стран-участниц Конвенции. Таким образом обеспечивается обмен данными между почти 4000 европейских таможенных пунктов, что сегодня практически исключает бумажный документообо-



рот. Также все участники ВЭД получают возможность передавать и получать специальные уведомления системы NCTS, создаваемые с помощью отдельного программного обеспечения. Такое программное обеспечение позволяет не только создавать электронные декларации, а и расшифровывать уведомления от NCTS о ключевых событиях в ходе процедуры транзита, например, принятие декларации, выпуск товаров, уведомление о разгрузке. Также участник ВЭД имеет возможность приема и отправления уведомлений в службу NCTS своей страны.

Украина в различных законах и нормативных документах неоднократно декларировала свое желание стать участницей Конвенции. Особенно актуально это стало после подписания Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС. В очередной раз правительство Украины издало распоряжение от 22.04.2015 г. № 391-р, которым утвердило план имплементации актов законодательства ЕС, в т.ч. и присоединение нашей страны к Конвенции об общей транзитной процедуре.

Процедура вступления третьих стран изложена в статьях 15.5 и 15.а Конвенции, а также в двух нормативных документах Комиссии ЕС, регламентирующих стратегию подготовки и основные требования к странам касательно участия в Конвенции.

ЧТО ЖЕ УЖЕ СДЕЛАНО И ЧТО ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ ДЛЯ ЭТОГО?

Руководящим органом Конвенции является Смешанный комитет Конвенции, который состоит из представителей всех стран-участниц. Страны-кандидаты и потенциальные кандидаты на членство в ЕС, а также Украина, Беларусь, Босния и Герцеговина, Грузия, Молдова и Россия уже получили статус наблюдателя в этом комитете.

Однако этого крайне мало, тем более, что представители таможенных органов нашей страны последние несколько лет не принимают участия в заседаниях комитета. А ведь именно здесь необходимо активно заявить о желании Украины стать участницей Конвенции, подтвердить способность выполнения общих правил и обязанностей ЕС, наметить "дорожную карту" и сроки выполнения стратегии по подготовке.

Необходимо принять следующие юридические шаги:

— выполнить официальный перевод текста Конвенции и приложений на национальный язык;

— произвести гармонизацию национальных требований таможенного транзита в соответствии с условиями, изложенными в Конвенции;

— определить и утвердить таможенные органы и их офисы, которые являются уполномоченными в оформлении документов национального транзита, в т.ч. и общей транзитной процедуры;

— подготовить и утвердить национальные приказы, инструкции, руководства для таможенных органов и провести обучение их персонала;

— процедура общего транзита должна осуществляется на тех же условиях и правилах, что и национальный транзит.

Необходимо принять следующие организационные шаги:

— создать рабочую группу для координации с различными государственными органами, включая те, которые отвечают за контакты с договаривающимися сторонами, а также с Еврокомиссией;

— утвердить "дорожную карту", которая включает в себя конкретный план по подготовке промежуточных и окончательного отчетов о проделанной работе;

— установить необходимое финансирование для технического и программного обеспечения, а также, если необходимо, определить внешнюю поддержку (подрядчиков);

— проводить постоянные консультации с будущими пользователями системы и таможенными гарантами.

Следующий шаг — это внедрение в таможенных органах Украины системы NCTS. Для этого необходимо обеспечить компьютерное соединение со всеми таможенными органами стран Конвенции. Через NCTS должна обеспечиваться работа по обмену электронными данными со всеми украинскими участниками ВЭД (EDI Traiders Connection), национальные таможенные процедуры, включая систему управления гарантиями, должны быть доступны во всех таможенных органах Украины.

Работа по подготовке к присоединению к системе NCTS должна включать следующие шаги:

— перевод всех необходимых справочников на национальный язык, постоянное обновление справочника таможенных органов Украины;

— учреждение национальной системы оказания помощи участникам ВЭД;

— организация работы системы регистрации таможенных гарантий;

— гармонизация и внедрение требований Генерального директората по налогообложению и таможне ЕС (DG TAXUD) и NCTS;

— тестирование системы обмена сообщениями с центральной информационной системой сбора и распространения общих и статистических данных о движении товаров;

— обеспечение проверки в системе регистрации и идентификации субъектов ВЭД ЕС (EORI/TIN Correlation table);

— участие в работе Рабочей компьютерной группы по общей транзитной процедуре Конвенции.

Следует отметить, что система NCTS и действующие у нас ЕАИС ГФСУ, в частности АСТО "Инспектор", построены на одном языке программирования. Это значительно упрощает создание нацио-



нальной системы NCTS. Однако недавно на заседании Комитета по таможенным вопросам Общественного совета при ГФСУ рассматривался вопрос о проделанной работе по присоединению к NCTS. По заявлению руководителя ИТ-службы, после сокращения кадров этой работой просто некому заниматься и она не делается.

ЧТО ДАСТ ПРИСОЕДИНЕНИЕ НАШЕЙ СТРАНЫ ДЛЯ БИЗНЕСА И НАЦИОНАЛЬНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ?

Для импортеров, экспортеров и транзитеров главное преимущество — это улучшение качества потребляемых услуг за счет сокращения времени на таможне, большая гибкость при подаче таможенной декларации, уменьшение объемов работы с помощью электронного взаимодействия, что приведет к практически "безбумажной" транзитной среде. Кроме того, это позволит интегрировать процедуры с электронными декларациями в существующие компьютерные сети самих грузовладельцев. Свои значительные упрощения получат и уполномоченные экономические операторы.

Для таможенных органов это позволит усовершенствовать механизм связи и координации с таможенными органами стран Конвенции, ускорить обработку деклараций, усилить контроль над движением товаров за счет обмена информацией, улучшить администрирование транзита.

И теперь последнее, казалось бы не относящееся к теме этой статьи. Несколько слов о небезызвестной "одесской" проблеме — внедрении системы ASYCUDA. По мнению многих экспертов в области таможенного дела, внедрение в Украине системы NCTS, включающей в себя блок анализа рисков, обмена информацией с таможенными органами других стран, подтолкнет украинскую таможню к модернизации действующей ЕАИС ГФСУ, а внедрение ASYCUDA возможно отпадет само по себе.

ЛИПОВСКИЙ Виталий, президент Украинского союза автомобильного транспорта и логистики

Справка. *Украинский союз автомобильного транспорта и логистики является национальным объединением международных автомобильных перевозчиков грузов и пассажиров, насчитывает в своих рядах более 650 транспортных компаний и частных предпринимателей. Одной из основных задач Союза является продвижение адаптации транспортного и таможенного законодательства Украины к законодательству ЕС. На протяжении более 10 лет участники Союза используют положения Конвенции об общей транзитной процедуре при ввозе и транзите товаров из Украины в страны ЕС.*



Безопасность дорожного движения: взаимодействие человек—автотранспорт—автодорога

Проблема аварийности на автотранспорте приобрела чрезвычайную остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Обстановка с аварийностью, оставаясь и далее сложной, во многом определяется возрастающей мобильностью населения при имеющемся перераспределении перевозок от транспорта общего пользования к частному, каждый раз сопровождается увеличением диспропорции между приростом числа автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные дорожно-транспортные потоки.

Автомобилизация в Украине динамически развивается. Количество автомобилей стремительно возрастает и, как следствие, возрастают риски аварийности. Поэтому нет сомнений в том, что необходимы решительные меры по повышению безопасности движения.

В наше время, по данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в мире погибает на дорогах около 1,2 млн человек, а количество пострадавших составляет около 10 млн. Этими исследованиями также спрогнозировано, что в 2020 г. дорожно-транспортные происшествия будут занимать третье место в мире среди проблем здоровья, после сердечно-сосудистых заболеваний и тяжелых депрессий. Экономические потери от дорожно-транспортных происшествий составляют почти 3% мирового валового продукта.

Масштабы дорожно-транспортного травматизма в Украине значительно опережают аналогичные показатели большинства стран мира. Так, печальная статистика свидетельствует, что за сутки совершается в среднем 506 дорожно-транспортных происшествий, в которых 12 человек погибает, а 100 получают тяжелые травмы.

Анализ причин ДТП показывает, что причина большинства из них — это сознательное нарушение водителями и пешеходами Правил дорожного движения.

В общем, большая часть автопроисшествий происходит в следствие:

— превышения безопасной скорости движения (удельный вес 27,7%);

— нарушения правил маневрирования (25,9%);

— нарушения ПДД пешеходами (>12,5%);

— нарушения правил проезда перекрестков (8,1%);

— выезда на полосу встречного движения (7,3%).

В европейских странах положение дел с аварийностью на автотранспорте за счет активной и целенаправленной деятельности по предупреждению ДТП и снижению их тяжести на порядок ниже, чем в Украине. Так, количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в Украине составляет 13% от общего количества погибших по всей Европе. Количество погибших на 1000 автомобилей у нас составляет 0,81, а, например, во Франции и Швеции — примерно 0,27 и 0,13 соответственно.

Кстати, от общего количества дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческого транспорта произошло только 3% ДТП.

Трагедия, которая произошла в Сумской области 4 февраля 2014 г., очень напоминает уже пережитую, но не забытую трагедию в Днепропетровской 12 октября 2010 г., которая вошла в историю независимой страны как самая кровавая. Эти трагедии, как и многие другие, объединяет множество фактов, среди которых безответственность водителей — "проскочу!", нарушение правил дорожного движения — "успею!", неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств — "не увидел", и как следствие — смерть пассажиров.

Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), представляющий операторов туристических, таксомоторных и грузовых перевозок в 67 странах, с целью недопущения гибели на дорогах и снижения аварий с участием коммерческого автотранспорта разработал "Отраслевую хартию безопасности на дорогах" к применению в мире, которая согласуется с "Европейской хартией безопасности на дорогах", утвержденной ЕС.

Эта Хартия возлагает на национальные ассоциации-участницы МСАТ обязанность распространять практику безопасного поведения на дорогах операторов автотранспорта. Члены МСАТ поставили под ней свои подписи на Всемирном конгрессе МСАТ в Иокогаме в апреле 2004 г.



Проанализировав существующую ситуацию, для повышения безопасности дорожного движения необходимо реализовать комплекс мероприятий, включающий следующие направления:

— стимулирование безопасной езды:

с целью повышения безопасности движения, снижения аварийности на транспорте необходимо стимулировать желание водителей к совершенствованию профессионального мастерства, а перевозчиков — к подбору и подготовке надежных и высококвалифицированных кадров через создание положительного имиджа профессии водителей;

Например, АсМАП Украины начала с 2004 г. проведение "Всеукраинского конкурса профессионального мастерства водителей АсМАП Украины". В рамках этого конкурса профессиональные водители-международники соревнуются не только в уровне практических навыков безупречного управления автомобилем, но и в теоретических знаниях правил дорожного движения.

Также было начато награждение почетным званием "Лучший перевозчик года АсМАП Украины". Одними из главных требований к перевозчикам-претендентам на это звание являются отсутствие дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев с тяжелыми последствиями по вине предприятия в течение года, обеспечение высокотехническим и обновленным подвижным составом за счет "экологически чистых" транспортных средств.

— развитие системы профессиональной подготовки водителей:

одной из главных причин, которая приводит к снижению безопасности на автодорогах, является крайне низкий уровень подготовки водителей. Если материально-техническая база учебных заведений в середине прошлого века была удовлетворительна, то на сегодняшний день она не отвечает современным требованиям. Будущих водителей в учебных заведениях учат на устаревших образцах стендов, плакатов; вождение осуществляется на автомобилях, которые сегодня практически не эксплуатируются.

За короткий срок обучения (240—300 часов) курсанты не в состоянии усвоить материально-техническую часть курса обучения, правила дорожного движения, получить практические навыки управления автомобилем, особенно в условиях, когда так резко возрастает интенсивность движения на городских дорогах и автомагистралях.

Т.о., в связи с недостаточным количеством профессиональных учебных заведений существует реальная потребность в развитии сети центров подготовки водителей с необходимой материально-технической базой и соответствующим рабочим учебным планом;

— выполнение требований ЕСТР:

в связи с присоединением Украины к Европейскому соглашению о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Закон Украины 7.09.2005 г. № 2819-IV), водители должны выполнять обязательные требования Соглашения по времени управления транспортным средством и отдыху. Предусмотренные ЕСТР перерывы в работе и периоды отдыха экипажей могут осуществляться только в специально отведенных местах — стоянках. К сожалению, в Украине таких пунктов дорожного сервиса мало. Существует реальная потребность в развитии и увеличении количества пунктов дорожного сервиса;

— приведение дорожной инфраструктуры к уровню европейских стран:

к сожалению, отсутствие надлежащей разметки проезжей части, неподготовленность дорог и дорожной инфраструктуры, низкое качество дорожного покрытия, отсутствие освещения дорог в населенных пунктах и на аварийно-опасных участках создают крайне опасные условия движения, что приводит к увеличению аварийности на дорогах и угрозе жизни и здоровью людей.

Приведение дорожной инфраструктуры к уровню европейских стран — одна из главных задач, решение которой позволит повысить безопасность дорожного движения на автодорогах страны;

— усиление на законодательном уровне ответственности водителей за невыполнение ПДД:

не вызывает сомнения и необходимость усиления на законодательном уровне ответственности водителей за невыполнение Правил дорожного движения, за управление в нетрезвом состоянии, а также увеличение размеров штрафов за допущенные нарушения.

Без сомнения, автовладелец и водитель должны отвечать и за технически исправное состояние автотранспортного средства, которое непосредственно влияет на безопасность движения на автодорогах, возможность быстрого реагирования деталей и механизмов в непредвиденных обстоятельствах.

Бесспорно, предрейсовый медицинский контроль водителей, а также и возможный контроль их психологического состояния — это обязанность и ответственность самих перевозчиков-юрлиц. Надо выполнить все возможные меры, чтобы такие контроли проходили перед каждым рейсом каждого водителя, в независимости от расстояния и вместимости транспортного средства, в независимости от возраста и стажа работы.

Однако жизнь человека и его безопасность прежде всего лежит в плоскости ответственности каждого причастного к автомобильному транспорту: от владельца до пассажира, от медика до мастера. При комплексном решении проблемы повышения безопасности автомобильного транспорта необходимо обратить внимание на отсутствие допуска к профессии и в грузовых перевозках, которые, к сожалению, тоже несут определенную опасность на дорогах. Внедрение на государственном уровне системы допуска к возможности осуществления перевозок грузовыми транспортными средствами вернет ответственное отношение водителей и владельцев грузовых автомобилей к обеспечению безаварийности.

ДРОБОТ Юлия,
Секретариат АсМАП Украины



Тенденции развития рынка грузовых авиаперевозок

В современных условиях глобализации мировой экономики постоянно усиливается значимость международных перевозок грузов для обеспечения бесперебойного снабжения современных систем производства и распределения. Воздушный транспорт в этой связи является важным средством поддержания и укрепления международного торгового сообщения между сопредельными и удаленными друг от друга государствами. Он является одним из наиболее динамично развивающихся видов транспорта, чья значимость растет по мере увеличения в структуре мировой торговли удельного веса готовых и дорогостоящих изделий. Мировая торговля товарами генерирует быстрорастущий спрос на грузовые авиаперевозки: по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), доля авиатранспорта в мировом объеме перевозимых грузов составляет 0,6—2%, в то же время доля перевезенных авиатранспортом грузов в стоимостном выражении достигает 35—40%. Тем не менее, по оценкам IATA, в последнее время мировой рынок грузовых авиационных перевозок продемонстрировал заметное замедление роста, а на некоторых направлениях даже сократился.



Прокомментировать эту ситуацию, с учетом тенденций развития грузовых перевозок в Украине, мы попросили главу Комитета стратегического развития аэропортов и международных отношений Ассоциации "Аэропорты Украины" гражданской авиации Евгения Трескунова.



— Согласно данным IATA объем грузовых авиаперевозок в мире в годовом выражении замедлил свой рост, а в отдельных регионах сократился. В чем Вы как эксперт — председатель Комитета стратегического развития и международных отношений, видите причины этого замедления?

— В настоящее время есть несколько тенденций на рынке грузовых авиаперевозок. Одна из них — это увеличение количества рисков, связанных с военными событиями в разных регионах мира, что соответственно приводит к снижению торговли между странами. Еще одна тенденция — замещение авиационного груза неавиационным, т.е. груз с авиатранспорта уходит на морской и ж/д транспорт. И это вообще глобальная тенденция.

— А с какими еще сложностями сталкиваются грузовые авиакомпании?

— Все меньше грузов перевозится непосредственно грузовыми воздушными судами и все больше — пассажирскими самолетами. И здесь свой уровень конкуренции.

У многих больших авиакомпаний, работающих на трансконтинентальных перевозках, растет емкость флота, его эффективность и его провозная способность. При этом, если самолет выполняет пассажирский рейс, то он в любом случае летит из пункта А в пункт Б по расписанию, а грузовая емкость по сути является не основным доходом, а вспомогательным к пассажирам. Соответственно, стоимость, которую может предложить пассажирская авиакомпания по такой емкости, всегда будет более низкой и гибкой, чем стоимость перевозки на грузовом самолете, который нужно заполнить (например, емкость грузовых версий Boeing 747 составляет 120—140 т).

В пассажирском бизнесе есть три глобальных альянса — SkyTeam, Oneworld и Star Alliance, а в грузовом бизнесе отдельно грузовых альянсов практически нет. У SkyTeam есть ответвление SkyTeam Cargo, куда в основном входят те же члены пассажирского SkyTeam. Также грузовой сегмент бизнеса есть у холдинговой компаний The International Aviation Group (IAG). В состав IAG входят национальные перевозчики Великобритании и Испании, соответственно British Airways и Iberia, а также испанский низкобюджетник Vueling. Так вот, IAG разработала грузовой бренд IAG Cargo, который по сути — виртуальный альянс, поскольку основан не на официальном статусе компании-альянса, а на том, что IAG для компаний внутри этой группы разработала некий типовой коммерческий договор по сотрудничеству в области перевозки и продажи грузов (т.е. унифицировала стандарты грузового продукта, условия перевозки, взаиморасчетов и т.д.). Затем они сообщили рынку, что этот договор открыт для других участников. В итоге к IAG Cargo присоединились даже авиакомпании, которые в пассажирском сегменте входят в другие глобальные альянсы, но в грузовом бизнесе они присоединились к договору коммерческого сотрудничества с этой группой компаний.

Еще одним критерием "виртуальности" данного грузового альянса, является тот факт, что ни у испанцев, ни у англичан (Iberia, Vueling и British Airways — ред.) на сегодняшний день отдельных грузовых самолетов нет. Т.е. они создали грузовой бренд, разработали линейку грузовых продуктов, стандартизировали эти продукты для своего виртуального альянса, активно разрабатывают маркетинговую политику, взаимодействуют с наземными логистическими компаниями (у них даже есть определенный продукт — развозка по Европе в сотрудничестве с наземным транспортом для того, чтобы доставлять груз до конечного пункта назначения). И получается, что активно работая на грузовом рынке, тем не менее, компании данного холдинга не имеют ни одного грузового самолета. И это показатель того, какое в настоящее время существенное влияние на рынок грузовых авиаперевозок оказывают современные пассажирские авиакомпании.

У современных больших пассажирских самолетов почти нет взаимозависимости между грузовой емкостью и пассажирской загрузкой, потому что летно-технические характеристики этих самолетов позволяют при максимальном числе пассажиров со всем их багажом ничего не терять по грузовым возможностям... Вот у предыдущих поколений самолетов, которые еще выпускались в конце 1990-х—начале 2000-х, еще могли возникать вопросы, что при предельных дальностях самолета, если была максимальная пассажирская загрузка самолета и много багажа, то могли вводиться ограничения на грузовую емкость под конкретные рейсы.

Сегодня же, авиакомпании, которые работают на пассажирском рынке с большой частотностью, дают дополнительную выгоду грузоотправителю, потому что это повышает надежность и оперативность отправки грузов. Т.е. если партию груза не отправили первым рейсом, то он улетит ближайшим после него в течение того же дня. При этом скорость доставки получается выше, т.к. несмотря на то, что регулярные грузовые рейсы вроде бы тоже имеются, однако их емкости сложнее заполнять и частотность соответственно ниже пассажирской.

Кроме того, пассажирские авиакомпании, активно сотрудничают с глобальными логистическими партнерами. Такие логистические компании могут частично или полностью выкупать у пассажирских авиаперевозчиков их грузовые емкости в рамках сезонного расписания или более длительного периода, за что платят авиакомпаниям некую комиссию (специфика условий отличается в зависимости от разных партнеров). При этом сама авиакомпания занимается лишь пассажирами, а логистическая компания профессионально занимается продажами и обслуживанием гру-



зовых перевозок, за что она обеспечивает пассажирской авиакомпании некий гарантированный доход.

— Но объемы перевозки грузов пассажирскими самолетами и грузовыми в статистике IATA суммируются?

— Суммируются, и считается средний коэффициент загрузки на общих грузовых емкостях, предложенных на рынке за отчетный период. При этом суммирование возможно у тех пассажирских перевозчиков, где предложение грузовых емкостей более или менее стабильное (конкретные самолеты имеют постоянную грузовую емкость)... Дело в том, что грузовая емкость пассажирского самолета — это понятие относительное, и очень тяжело сравнивать статистику в грузовом самолете и в пассажирском, где доступная емкость под грузы меняется от рейса к рейсу.



Например, если у самолета Boeing 767 на маршруте Киев—Нью-Йорк максимальная пассажирская загрузка, традиционно много багажа и т.д., то доступная провозная емкость для грузов может быть ограничена до 3 т. А если у него нет большой загрузки пассажиров и багажа, он может брать, например, 6,5 т из Нью-Йорка до Киева, т.е. в 2 раза больше.

Как упоминалось ранее, есть современные типы пассажирских самолетов, как Airbus 330, Boeing 777, Airbus 340, Boeing 747, которые при полной пассажирской загрузке даже на самых своих предельных дальностях полетов не имеют ограничений в части грузовой емкости. При этом, грузовые емкости этих пассажирских воздушных судов составляют 15—40 т, что сопоставимо со множеством типов исключительно грузовых воздушных судов, но с гораздо меньшей дальностью полетов.

IATA проанализировала статистику авиаперевозок за крайние 8—10 лет и определила, как менялся коэффициент коммерческой загрузки отдельно пассажирского и грузового сегментов. Согласно данным этой Ассоциации, в пассажирском бизнесе, например, с 2000 г. по 2013 г. средний коэффициент загрузки вырос на 10 п.п. Т.е. если в 2000 г. он составлял 71—72% или около того, то в 2013 г. у участников IATA в пассажирском бизнесе средний коэффициент загрузки уже был 80%. А по глобально предложенным грузовым емкостям (часть из них может быть с пассажирских самолетов, часть с грузовых) средний коэффициент загрузки за тот же период уменьшился ориентировочно на 2 п.п. Если в 2000 г. он был около 50%, то после неких флуктуаций за весь период на конец 2013 г. коэффициент загрузки в итоге сократился до 46—47%. Т.е. грузовые емкости по среднегодовым результатам за крайнюю декаду практически никогда не загружались даже наполовину.

— А что может повлиять на развитие грузовых авиаперевозок в Украине?

Как я уже говорил, если затрагивать глобальные тенденции, идет замещение авиаперевозок грузов перевозками их морским и железнодорожным транспортом (совершенствуются маршруты перевозок, в т.ч. развиваются мультимодальные логистические цепочки в рамках "Шелкового пути"), появляются новые скорые поезда и плюс где-то улучшается качество дорог... Поэтому, конечно же, часть грузов переходит на альтернативные виды транспорта. Например, в Казахстане, который имеет общую границу с Китаем, мультимодальные решения стали частью принятой долгосрочной национальной стратегии, и это касается комбинированных решений железнодорожной сети, а также авиационной (аэропорты) и морской (Каспийское море) инфраструктуры.

В Европе, которая внутри себя уже не имеет практически никаких границ, тоже есть определенная специфика. Так, у компаний, которые подвозят грузы в хабы для трансконтинентальных перевозок, возникает конкуренция в зависимости от эффективности подвоза наземными видами транспорта: выигравает тот, кто может выгоднее подвезти/доставить груз





наземным транспортом. Например, авиагрузы на/с севера Италии могут вылететь/прилететь через аэропорты на юге Германии.

Для Украины есть шанс, в том числе в связи с текущим развитием нового "Шелкового пути", повышением качества дорог (особенно если сейчас реализуется новое законодательство по концессиям и государственно-частному партнерству), упрощением формальностей (решением вопросов таможенного регулирования и особенно по транзитным грузам), у нас должно улучшиться качество и скорость наземного сообщения с Европой. Это дает Украине существенный потенциал, поскольку мы имеем большую длину границы со странами Евросоюза, мы близки к Европе и на наше счастье наши соседи — Румыния, Словакия, Венгрия, Польша — не обладают таким мощным авиационным грузовым потенциалом, какой, например, исторически имеют Германия, Франция, Англия (большие европейские страны). А в Украине есть уникальные грузовые игроки. Так, у нас есть "Авиалинии Антонова", которые, хотя и за пределами Украины, но успешно перевозят особые виды грузов на сверхтяжелых самолетах Антонов-124 "Руслан" и Антонов-225 "Мрия". У нас есть та же пассажирская "МАУ", которая хотя и имеет пока один грузовой самолет — Boeing 737 — но, тем не менее, при существующей сетевой бизнес-модели авиакомпании, уже развиваются эффективные стыковки пассажирских рейсов между континентами, которые она автоматически может использовать и в грузовом сегменте перевозок. И если есть возможность состыковать рейс, например, из Таиланда и из Пекина через Киев на Нью-Йорк, то это означает, что могут стыковаться как пассажиры, так и грузы. Т.е., соответственно, в нашу страну попадает транзитный груз, который не предназначен для Украины, т.к. доставляется по факту в Америку и имеет множество опций доставки. Но он привезен в Украину, благодаря тому, что украинская авиакомпания создала такое расписание и предложила такой продукт, который позволяет выгодно перевезти данный груз именно через нашу страну. И это, безусловно, пример увеличения потенциала Украины как транзитного государства.

До событий, которые произошли в 2013 г., и, к сожалению, происходят по сегодняшний день на восточной и южной границах Украины с Россией, для некоторых аэропортов Украины вообще-то было частой практикой служить перевалочными пунктами — когда груз из Европы везли в т.ч. на Россию. Например, одним из таких аэропортов был "Черновцы", и несколько отечественных перевозчиков на своих грузовых самолетах (как правило, Антонов-12), доставляли груз из Европы через Украину в Россию... Сегодня, конечно, есть ограничения, но, тем не менее, наше развитие сотрудничества со всеми странами в рамках "Шелкового пути" и, особенно, улучшение прямых торговых отношений с Китаем нам дает шанс все-таки сбалансировать движение грузов по оси Восток—Запад. То есть, так же, как Казахстан реализует свой мультимодальный транзитный потенциал как сосед Китая, Украина, аналогично, может использовать свой потенциал соседства с Евросоюзом. Соответственно, развитие всех видов грузовых сообщений между Украиной и Казахстаном имеет свое стратегическое значение для роста транзита в обеих странах.

— И даст развитие и авиационному транспорту...

— Да, конечно.

— Т.е., если из Китая пойдут грузы, их довезут до Украины, а там дальше…

— Есть какие-то грузы, которые всегда будут перевозиться наземным транспортом, потому что их емкости, вес и т.д. никак для авиации не подходят — например, зерно, нефть и т.д. (хотя в отдельных регионах иногда закупаются топливные танкеры — большие самолеты — но это отдельные проекты и это не может быть глобальной практикой). Понятное дело, что как были грузы, которые перевозились землей и морем, так и будут перевозиться. Но есть грузы, которые при уменьшении себестоимости авиаперевозок, в т.ч. скоропортящиеся (морепродукты, фрукты и т.д.).., рано или поздно, если будет более эффективная авиапе-





ревозка, будут активнее перевозиться авиатранспортом. В настоящее время стоимость топлива снизилась относительно уровня двухлетней давности почти в 3 раза (а топливо — это где-то 30—35% себестоимости авиаперевозки). Соответственно, если его цена настолько уменьшилась, это дает новый импульс не только глобальным пассажирским, но и грузовым авиаперевозкам....

Нужно отметить, что Украина как прямой рынок потребления или экспорта исторически не очень популярна для авиагрузов — большинство грузов, которые могли бы доставляться в Украину по воздуху, доставляются не авиацией. Но с ростом экономического потенциала, расширением международного сотрудничества на принципах свободной торговли, ростом благосостояния наших людей появляются определенные авиационные грузы, которых до этого могло не быть на нашем авиарынке или которые могли быть незаметны.

Например, есть такая ниша, как интернет-магазины, и многие украинцы все больше и больше осваивают покупку товаров за рубежом... Такими товарами являются книги, оргтехника, детская одежда и т.д. В Европе этот рынок огромен, и многие из этих грузов комплектуют и перевозят авиацией. Более того, в США крупнейшая логистическая компания Amazon уже активно тестирует дроны для доставки товаров и почты заказчикам. То есть, можно только представить, какие нововведения нас ждут уже через 3—5 лет.

В Украине, например, уже появились авиарейсы с доставкой интернет-товаров. В том числе на небольших самолетах — Saab 340 (которые в пассажирской комплектации могут перевозить всего 33 пассажира). А грузовые версии таких воздушных судов в Европе доставляют почту в регионы, а в Украину — аккумулированные продавцами в Европе интернет-товары для нескольких индивидуальных заказчиков. И чем больше этот рынок будет расти и чем более выгодным будет наше законодательство для такого импорта, тем больше будут провозные емкости, а также больше рейсов будет осуществляться в Украину.

Есть еще одна тенденция. Например, компания DHL-Express, которая исторически выполняя рейсы своей грузовой авиакомпанией из Европы в "Борисполь", перевозила почту. А с развитием сети маршрутов и стыковок рейсов различных авиакомпаний в данном аэропорту DHL выбрала своей стратегией использование наших главных воздушных ворот в качестве "хаба", то есть только половина грузов доставляется в/из Украины, а вторая половина предназначена для дальнейшей доставки в страны Кавказа и Средней Азии (и обратно). С учетом масштаба данной компании, она использует и эффективно загружает Boeing 757, который в пассажирской версии везет более 200 пассажиров. И это, как мы понимаем, уже другой уровень, чем маленькие "прямые почтовики" Saab-340. Такая тенденция со стороны профильных зарубежных компаний лишь дополнительно подтверждает потенциал Украины для транзита авиагрузов.

Когда в аэропорту есть большое количество маршрутов, активное по частотности пассажирское расписание, то в него обязательно придут и грузовые компании, готовые через Украину подвозить и развозить груз в партнерстве с другими компаниями. Таким образом, раскручивается маховик партнерства отечественных и зарубежных авиакомпаний.

— По данным Государственной службы статистики Украины, в 1 половине 2016 г. украинские авиакомпании увеличили объемы перевозки грузов на 18,3% — до 40 тыс. т, а грузооборот по сравнению с прошлым годом вырос на 11,9% — до 116,1 млн ткм. Как вы думаете, с чем связан такой рост?

— Здесь нужно системно анализировать. Это может быть в т.ч. связано с тем, что постепенно у Украины улучшаются экономические отношения — все-таки у нас подписан договор о свободной торговле с ЕС. Все больше украинских производителей выходит на европейский рынок... Из-за закрытия российского рынка многие переориентировались на запад, а запад привык именно к авиасообщению. Плюс... большинство рейсов идет именно с запада на Украину. И соответственно, может быть, этот фактор оказал влияние. Но нужно смотреть, что и с чем мы сравниваем. Т.е. если мы посмотрим на 1 полугодие 2015 г. (а у нас там были более активные военные события и т.д.), то да — на фоне того падения есть рост… Фактически мы просто сравниваем начало какого-то возобновления с тем, когда все "упало".., с базой, которая была очень низкой. Но сам факт, что этот рост есть (в т.ч. и в пассажирском сегменте), действительно говорит, что ситуация обнадеживающая.

Еще одним важным фактором является относительная стабильность национальной валюты. Она влияет на все — и на пассажирский спрос. Поскольку все билеты тарифицируются в валюте, а соответственно большинство украинцев зарплату получают в гривне, то как только возникает нестабильность, ска-



чок, падение стоимости гривни к доллару, резко снижается спрос на турпоездки... В грузовых перевозках ситуация схожая — когда есть хоть какая-то экономическая стабильность, налаживаются деловые связи, торговля, то постепенно появляется спрос и на разные виды транспортировки, в т.ч. авиационный.

Авиация очень чувствительна к экономической стабильности и реагирует на динамику национальной экономики одной из первых. Например, в пассажирском бизнесе Украины в среднем 1% роста ВВП исторически дает где-то 4% роста спроса на авиаперевозки. Т.е. мультипликатор 1 к 4. Грузовые перевозки реагируют быстрее пассажирских — они падают раньше, но когда все восстанавливается, могут чуть-чуть отставать в зависимости от типа груза. Но есть грузы, например, опасные грузы или перевозка животных и несколько других типов грузов, которые в международной практике популярны именно для авиационного транспорта. И если будет на нашем рынке расти благосостояние населения и ВВП страны, то спрос на авиаперевозки однозначно будет расти и, причем, быстрее экономики…

*— Вот, кстати, по поводу спроса. Я посмотрела статистику за 1 квартал 2016 г., по данным Госавиаслужбы, почему-то основной объем грузоперевозок украинскими авиакомпаниями был выполнен за рубежом (на момент интервью расширенная версия статистики за 1 полгода 2016 г. еще не была обнародована — **ред**.).*

— Это логично. И я поэтому и сказал, что нужно смотреть структуру этой статистики. Потому что, как я говорил, сам украинский рынок традиционно недостаточен для генерации серьезного спроса на прямое грузовое авиасообщение в/из Украины. Поэтому те же "Авиалинии Антонова", которые являются крупнейшим авиаперевозчиком грузов в Украине, 99% грузов перевозят за рубежом. Их основной конкурент в сегменте крупногабаритных грузов — российская компания "Волга-Днепр", которая использует парк тех же самолетов Ан-124 "Руслан". В настоящее время получается, что "Антонов" может зарабатывать там, где ранее это могла быть "Волга-Днепр", но вероятно международные санкции оказали некое влияние в пользу украинского игрока на этом рынке. Например, перелет нашей уникальной "Мрии" из Европы в Астралию в социальных сетях сопровождало рекордное число специалистов и любителей авиации... Такой "бесплатный" пиар создает новые возможности для украинской авиакомпании.

Важно отметить, что пока в одних регионах мира есть нестабильность, где-то все равно есть спрос на авиагрузы и рост экономики. Например, с 14.01.2016 г. полноценно вступил в силу договор открытого неба между Украиной и США (который подписан в середине июля 2015 г.). Этим уже воспользовались небольшие украинские грузовые авиакомпании, которые зашли на североамериканский рынок. Т.е. до этого эти самолеты могли простаивать из-за экономической нестабильности в Украине и Европе, а сейчас они получили дополнительную рыночную возможность и благодаря этому договору могут зарабатывать на более стабильном рынке другого континента. С позиции статистики, например, грузы, перевозимые данными авиакомпаниями на внутреннем рынке США, хоть и частично, но тоже улучшают показатели для Украины относительно первой половины прошлого года, когда еще не было открытого неба между Украиной и США.

— Соответственно, если будет подписан договор об открытом небе с ЕС, это также будет способствовать росту объемов перевозок?

— Любой договор, который либерализует авиасообщение на конкретном рынке, а значит снимает на нем какие-то рыночные барьеры, всегда стимулирует рост предложения и спроса на таком рынке. Потому что даже те авиакомпании, которые, допустим, не планировали заходить на такой рынок из-за непредсказуемости ограничений, в случае его полного открытия задумываются над тем, что если не зайдут на этот рынок они, то это могут сделать их конкуренты… Поэтому при снятии всех ограничений на полеты, в первую очередь увеличат количество рейсов пассажирские компании, а заодно может возникнуть спрос и на их имеющиеся грузовые емкости.

Параллельно в выгоде могут оказаться грузовые компании — им аналогично не нужно будет уже ничего согласовывать, а просто можно расширить имеющиеся договоры с глобальными продавцами (логистами) грузовых перевозок на рынок Украины. Например, сегодня, согласно действующему между Францией и Украиной двустороннему соглашению об авиаперевозках, осуществлять перевозку пассажиров и грузов между двумя странами могут лишь по одному назначенному перевозчику от каждой страны: Air France и "МАУ". Поэтому, когда министр инфраструктуры г-н Пивоварский 2 апреля 2015 г. объявил в *Фейсбуке* об одностороннем открытии рынка в аэропорту "Львова", то было сделано примечание о том, что, например, на Францию это "открытие" не распространяется. Но если рынок официально, прозрачно и полноценно (без списка условий) открывается, то любая авиакомпания из ЕС или Украины может начать полеты между Францией и Украиной.

— А что еще, на Ваш взгляд, сдерживает развитие авиаперевозок в Украине — наши аэропорты, терминалы, ВПП — что?

— Прежде всего, это непредсказуемость и недостаточная адаптированность нашего законодательства к тематике авиагрузов. Понятно, что существует угроза терроризма, понятно, что авиабезопасность — это приоритет во всем мире сегодня. Однако в Украине существует и ряд "архаичных" процедур, которые действуют практически с советских времен, когда государственным органам надо было контролировать каждую бандероль, уже не говоря о партии грузов.



Допустим, в международной практике какой-то груз из Китая в Америку прошел бы нераспакованным, но где-то у нас есть требование, которое предполагает дополнительный контроль не только в отношении безопасности, но и в контексте таможни, или каких-то наших фискальных органов. С точки зрения международной авиагрузовой практики это нонсенс, а с точки зрения нашего законодательства это может быть нормой. Причем по действующему Таможенному кодексу трактование нормы возложено на местных инспекторов. И, соответственно, если в аэропорту "Борисполь" уже накоплен опыт и есть понимание специфики транзитных авиагрузов, то где-нибудь в региональном аэропорту, если груз распакуют один раз, то второй раз через Украину его уже не направят.

— Т.е. забюрократизированность.

— Да. Поэтому очень важно, кроме снятия рыночных барьеров, обеспечить качественную подготовку к этому профильных органов власти как в отношении пассажирских, так и грузовых авиаперевозок. Следующий важный момент — это технологии и логистика. Когда созданы выгодные внешние условия по либерализации рынка и адаптации национального законодательства, то появляются авиакомпании и логистические компании, которые заходят как инвесторы.

Как один из таких примеров можно привести аэропорт "Хан" в Германии. Дороги в этой стране особых вопросов не вызывали — ни ж/д, ни автомобильные — это качественные дороги... Законодательство — выгодное, рынок европейский — открыт (открыт к льготам, открыт к транзитным грузам и т.д.); аэропорт сделал взлетную полосу и общую инфраструктуру, которая позволила принимать большие самолеты Boeing 747. И этим комплексом возможностей воспользовалась грузовая авиакомпания из Азербайджана Silk Way, которая построила в "Хане" свой логистический центр, наладила отношения с местной наземной доставкой и использует его как свою европейскую базу. И под Silk Way туда подтянулись ее партнеры — другие крупные перевозчики также начали с ней там работать, в т.ч. на Boeing 747. Этот аэропорт изначально был "раскручен" самым большим европейским лоу-кост перевозчиком Rainair как "Франкфурт-Хан" благодаря открытому рынку внутри ЕС. А на следующем этапе начали приходить грузовые перевозчики и логистические компании. А ведь раньше этот аэропорт особо никто не знал — может он вообще был когда-то военным аэродромом.

Если посмотреть на карту Украины, то, например, Винница расположена на уникальном пересечении автомобильных и железных дорог. У нас практически нет другого города в Украине, в котором так бы пересекались направления Север—Юг и Запад—Восток с точки зрения сети ж/д сообщений. Для логистики это уникальная возможность... И получается, что если создать льготные законодательные условия для инвестирования в логистику аэропорта "Винница", подготовить аэродром как базовую инфраструктуру, то украинская "Винница" может спокойно стать восточной версией аэропорта "Франкфурт-Хан". И многие грузовые аэропорты в Европе именно так и начинали — как небольшие региональные пассажирские — и постепенно становились все более грузовыми.

Т.е. Украине необходимы национальное законодательство, базовая инфраструктура аэропортов (особенно аэродромы, способные принимать более емкостные грузовые самолеты) и условия для прихода инвесторов, как наземных логистических, так и авиационных профильных. Если поставить это в государственные приоритеты, то Украина как транзитное государство для авиагрузов станет реальностью, а не "мечтой".

— Не могу не спросить о Программе развития аэропортов, утвержденной КМУ в начале 2016 г. Насколько я помню, анонсировалось создание рабочей группы, которая поможет выработать механизмы реализации Программы. Как продвигается работа в этом направлении?

— У нашей Ассоциации "Аэропорты Украины" есть следующая позиция. Во-первых, мы искренне рады, что такая программа появилась на уровне нашего правительства, и на наши региональные аэропорты обратили внимание. Дело в том, что Концепция развития аэропортов до 2023 г., которая была основанием для этой Программы, прошла несколько смен правительств, а вот Программу все никак не могли разработать... И то, что целевую Программу по аэропортам приняли, мы, конечно же, поддерживаем... В то же время (и это вторая позиция Ассоциации) данная Программа не обеспечивает ни реальные источники, ни механизмы финансирования. Т.е. ее цель — нереализуема и сама Программа с точки зрения практического применения под большим вопросом, т.к. очень много моментов осталось за скобками. Соответственно третья позиция нашей Ассоциации — нужно срочно созывать Рабочую группу с привлечением экспертов и доработать Программу с учетом современных рыночных реалий и потребностей аэропортов, а также с определением понятной государственной стратегии их развития в целом. Насколько мы понимаем, прогнозы, которые вошли в Программу были сделаны еще до Евро-2012... Т.е. они не учитывает ни тех инфраструктурных изменений, которые потом произошли, ни военных и политических событий, ни того, как поменялся рынок. Соответственно, и прогнозы надо обновлять, и механизмы финансирования нужно четкие прописывать, чтобы эта Программа стала реальной.

— Т.е. такая рабочая группа еще не начала работу над Программой?

— Не начала. Поэтому мы и считаем, что ее надо срочно созвать, т.к. с февраля (когда Кабмин принял программу) мы уже потеряли много времени.



К нашему большому сожалению, пока эта Программа нанесла больше вреда, чем пользы. Дело в том, что у нас большинство действующих аэропортов принадлежат местным властям — либо городу, либо области. Следовательно, исторически либо город, либо область субсидировали эти аэропорты — где-то выделяя средства на зарплату, а где-то на поддержание инфраструктуры. Т.е. они не делали каких-то глобальных инвестиций в развитие, но, как минимум, благодаря тому, что местные власти поддерживали эти аэропорты, они сегодня существуют и имеют действующие сертификаты.

В последнее время в регионах начали постепенно понимать (в т.ч. с подачи нашей Ассоциации), что чудо не произойдет, и нужно что-то вложить в полосу, в аэродром, в пассажирский терминал, в наземную технику. Потому что в эти аэропорты с советских времен деньги никто не вкладывает, соответственно, все устаревшее, все не в лучшем состоянии, и многие местные власти на этот год уже запланировали инвестиции не просто в поддержание текущей деятельности аэропортов, а именно в какое-то их будущее развитие. И когда в феврале вышла Программа, это совпало с периодом утверждения многих бюджетов в регионах... И, к сожалению, на местах это восприняли так: а зачем мы сейчас наши деньги будем тратить на взлетную полосу — вдруг государство по этой Программе нам даст деньги, а потом может забрать эту полосу в свою собственность... И многие местные власти заморозили или отменили планы по инвестированию в инфраструктуру аэропортов. Получается, мы потеряли как минимум год из-за того, что в регионах деньги не включили в свои бюджеты, а Программа оказалась нереализуема...

Поэтому мы и говорим, что наличие такой Программы, это хорошо, но ее нужно срочно доработать.

— Вы сказали, что такого предприятия, которое объединяет аэродромы и управляет ими, нет ни в одной стране мира. Но представляя Программу развития аэропортов журналистам, экс-министр инфраструктуры Андрей Пивоварский говорил, что такие предприятия есть в ряде стран — например, в Прибалтике, Испании. По его словам, именно в результате изучения мирового опыта родилась идея создания такого предприятия в Украине.

— Как аэропортовые эксперты, а также участники Международного Совета Аэропортов Европы (ACI Europe) мы понимаем, что таких предприятий нет. В частности, мы утверждаем, что аэродром и аэропорт — это две большие разницы, как говорят у нас в Одессе.

Те страны, на которые Вы сослались как на примеры — Литва, Испания, а мы можем также добавить Исландию, Польшу, Турцию, Швецию и т.д. — там действительно есть государственные холдинги, но это холдинги аэропортов, а не некие объединения выделенных из них аэродромов. А если это целостные инфраструктурные комплексы, то никто их не делит по принципу: убыточные аэродромы отдадим государству, а прибыльные пассажирские терминалы и другие бизнесы раздадим частникам в аренду или на других условиях. Такого подхода, конечно же, нет нигде из перечисленных нами стран...

Другое дело, если государство хочет тот или иной аэропорт развивать и приняло соответствующую государственную стратегию... Например, как было сделано в Турции. У них есть такой национальный холдинг DHMI, куда входят практически все аэропорты страны (именно аэропорты в целом, как предприятия). И на государственном уровне было принято решение, что в рамках программы долгосрочного партнерства с национальным перевозчиком "Турецкие авиалинии" нужно построить новый аэропорт. На сегодня объемы перевозок "Турецких авиалиний" достигли такого уровня, что они вынуждены одновременно использовать два аэропорта в Стамбуле. И это существенно ограничивает развитие и эффективность данной авиакомпании, поскольку как сетевой перевозчик она должна иметь единый узловой аэропорт (хаб) с надлежащей инфраструктурой и технологиями для транзита пассажиров, багажа и грузов.

Так вот, турецкий DHMI, как государственный аэропортовский холдинг, получил землю и объявил международный тендер. По итогам тендера DHMI подписал договор концессии на 25 лет с консорциумом из 5 компаний с опытом инвестиций во многих аэропортах мира. Т.е. пришел частный бизнес, который будет вкладывать деньги, но земля-то осталась (за государством — ***ред.***). А через 25 лет готовый и самый крупный в мире аэропорт (по сегодняшним меркам) будет передан DHMI, то есть государству. Соответственно частные инвесторы "с нуля" вложат средства в строительство, а не так, что пришел частный инвестор в готовый аэропорт, где, например, взял имеющийся единственный терминал и начал на нем зарабатывать, а убыточный аэродром остался на субсидировании государства...

Поэтому Украине необходимо доработать законодательство как по концессиям, так и по государственно-частному партнерству (или ГЧП). А вот ГЧП в формате концессии как раз и признано ИКАО наиболее типичным и оптимальным подходом в международной практике модернизации и развития инфраструктуры аэропортов. В этом вопросе мы также рассчитываем на сотрудничество нашей Ассоциации с Мининфраструктуры и Госавиаслужбой в части разработки необходимых изменений в законодательство и создания других выгодных условий для привлечения отечественных и зарубежных инвесторов в аэропорты Украины.

Беседовала
КОРНИЛОВА Татьяна



Важно не только привлечь транзитный грузопоток, но и удержать его

Три танкера, которые 14—15 июля т.г. одновременно стали под выгрузку в Нефтегавани Одесского порта — два с транзитным мазутом и один с импортной нефтью — можно смело назвать сенсацией (всего около 100 тыс. т). Не только потому, что, по утверждению зам. главного диспетчера по координационной деятельности нефтерайона администрации порта Александра Крикунова, за последние 50 лет порт не принимал одновременно три нефтеналивных судна под выгрузку, но из-за привлечения нового грузопотока от азербайджанского нефтетрейдера "Сокар". Несмотря на сложности одновременной постановки танкерного флота, все службы порта, представители нефтебаз, работники ЧАО "Синтез Ойл", ответственные за швартовку, бонирование и стыковку технологических процессов, перекрывая все мыслимые нормы, сработали оперативно и профессионально.





ГРУЗОВЛАДЕЛЕЦ ИЩЕТ, ГДЕ ДЕШЕВЛЕ

Чтобы понять значение такого события, необходимо заглянуть в недалекое прошлое. В начале 90-х годов администрация Одесского порта, потерявшего до 80% грузопотоков, в том числе и нефтепродуктов, привлекла на основе государственно-частного партнерства компанию "Синтез Ойл", которая обеспечила порт новыми грузопотоками. Модернизация причалов Нефтегавани, выполненное совместно с портом техническое оснащение дали положительные результаты. Впервые в истории Одесского порта дважды — в 2002 г. и 2003 г. — удалось достичь проектной мощности терминала — переработать более 20 млн т нефтепродуктов.

Однако в конце 2000-х годов отработанная схема стала давать сбой: объемы нефтепродуктов с каждым годом сокращались. На протяжении нескольких лет основными грузопотоками, которые проходили через Одесский порт, были транзитная казахская нефть, российский, казахский и украинский мазут. По итогам 2011 г. основные объемы нефти (4,8 млн т) и нефтепродуктов (1,1 млн т) прошли через Одесский порт. Вначале с одесских причалов ушла российская нефть, потом белорусский транзит, сократились объемы казахской нефти, поступающей по железной дороге. Как отмечают аналитики, после подписания соглашения о Таможенном союзе между Россией и Казахстаном казахским нефтяным компаниям стало выгоднее экспортировать свою продукцию через молодой российский порт Тамань, т.к. на ее транспортировку по железной дороге распространялся тариф, действовавший на внутренних перевозках. Транспортировка одной тонны нефти из Казахстана на Одессу на тот период обходилась на $80 дороже.

Четыре года назад, т.е. в первом полугодии 2012 г., по данным Госслужбы статистики, перевалка нефтепродуктов в украинских портах сократилась на 20,5%, железнодорожные перевозки — на 12,9%. Причина — на внешнеторговые операции, связанные с нефтью и нефтепродуктами, начали оказывать влияние политические факторы.

Но, по мнению одного из руководителей компании "Синтез Ойл", это не единственная причина. Важный фактор утраты Одесским портом грузопотока нефтепродуктов — размер портовых сборов. "*Портовые сборы в Одесском порту в разы выше, нежели в других портах Черного моря — Констанце, Новороссийске, Тамани. И такая ситуация не меняется уже около 20 лет. Несмотря на высокий уровень сервиса, который мы предоставляем клиентам, они, в первую очередь, учитывают экономику. Поэтому ищут такую логистику, которая была бы экономически оправдана*".

Скорее всего, именно по этой причине с февраля 2014 г. одесские причалы перестали принимать танкеры с нефтепродуктами главного стратегического партнера порта — компании "Тенгизшевройл". Достаточно сказать, что объемы нефтепродуктов этого трейдера составляли до 90% грузоперевалки нефтерайона. В настоящее время казахская нефть идет в Китай, оправляется по трубопроводу в Азербайджан, др. страны.

В результате, начиная со второй половины 2014 г., Одесский порт перерабатывал практически один сжиженный газ плюс небольшое количество экспортного мазута, импортной нефти (в среднем ежемесячно 50—55 тыс. т сжиженного газа, 30 тыс. т мазута, 80 тыс. т импортной нефти). К примеру, в 2015 г. коллектив переработал 3,186 млн т нефтепродуктов при мощности нефтерайона более 20 млн т в год.

ОСВАИВАЯ НОВУЮ ЛОГИСТИКУ

По информации, полученной от специалистов "Синтез Ойл", с ноября 2015 г. учредители компании вели переговоры с азербайджанским нефтетрейдером "Сокар" о привлечении нового грузопотока. Предполагается, что ежемесячно через одесские причалы будет перерабатываться до 250 тыс. т. Первые три танкера прибыли в Одесский порт, как уже было сказано, в середине июля.

— *Смысл привлечения этого грузопотока — использовать мощный потенциал Одессы — крупный терминал, возможность единовременного хранения различных видов нефтепродуктов — до 1 млн т. Это позволяет накапливать нефтепродукты, приходящие из других регионов, и отсюда отправлять их клиентам согласно требуемому качеству и количеству. Насколько этот грузопоток будет рентабельным, покажет время. Все зависит от суммы взимаемых портовых сборов. К примеру, такая же операция, выполняемая на плавучих нефтебазах Керченского пролива, стоит в разы дешевле. У нас есть преимущества: наличие емкостей большей вместимости, что позволяет накопить значительные объемы нефтепродуктов, грузовые операции не зависят от погоды,* — отметили в дирекции компании "Синтез Ойл".

Итак, перспектива перевалки нового грузопотока через Одесский порт полностью зависит от взимаемых тарифов. Как известно, о необходимости их уменьшения, как одном из факторов конкурентоспособности отечественных портов, говорил Президент Украины Петр Порошенко. Такого же мнения придерживается министр инфраструктуры Владимир Омелян. Нужна политическая воля, чтобы проблема сдвинулась с мертвой точки. Уже на протяжении нескольких лет Украина позиционирует себя как транзитная держава. Однако, к сожалению, специалисты морской отрасли констатируют, что страна ежегодно теряет транзит. Сейчас у Одесского порта есть уникальная возможность — перерабатывать транзитный грузопоток нефтепродуктов, который позволяет загрузить мощности нефтерайона. Наконец-то у коллектива после долгого перерыва появилась настоящая работа. Теперь стоит очень серьезная задача — удержать привлеченный грузопоток.

ОВРУЦКАЯ Татьяна



Принудительная продажа судна: легко ли это?
Или об электронных аукционах в Грузии

Суда часто продаются в принудительном порядке, то есть независимо от воли судовладельца, практически во всех юрисдикциях. Обычно такой продаже предшествует арест судна. По нашему опыту можем утверждать, что в таких высокоразвитых юрисдикциях, как Германия, Испания, Италия, Португалия, Франция этот процесс длится много месяцев, а иногда даже годы. В других странах, таких как Англия, Гонконг и Сингапур, где принята так называемая англосаксонская правовая система, процесс продажи судна от ареста до проведения публичных торгов идет гораздо быстрее. Эти юрисдикции, в которых действует система общего права, считаются почти что идеальными для принудительной продажи судна с публичных торгов, если вообще возможно что-то идеальное в этой области. Здесь мы не будем спорить о терминах, то есть настоящая статья не о словах, а о практике продажи судов. Итак, мы берем на себя смелость утверждать, что Грузия — наиболее дружественная юрисдикция в отношении принудительной продажи судна, разумеется, "принудительной", хотя это понятие здесь употребляется достаточно условно.

ПРАКТИЧЕСКАЯ ПРОБЛЕМА ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ПРОДАЖИ СУДНА

В практике часто возникают проблемы, когда стороны добровольно не выполняют достигнутое соглашение. В этом случае в глазах скептиков появляется восторг. И аргументы против, в частности, медиации как формы разрешения спора. Под этим, прежде всего, подразумевается невозможность принудительного исполнения без дополнительных судебных или арбитражных процедур.

Грузинская правовая система позволяет использовать один из вариантов разрешения данной проблемы — т.н. альтернативное исполнение как часть альтернативного разрешения споров (ADR). Созданная комбинированная форма ADR, помимо разрешения спора, охватывает и форму его исполнения в случае недобровольного выполнения соответствующей стороной. Тем самым, максимально ограничивает стороны от дальнейшего делопроизводства в соответствующих компетентных органах, позволяет сэкономить их средства и время. Причем, максимально обеспечивается достижение тех результатов, которые формально ставит перед собой государственное исполнительное производство путем принудительного исполнения.

Оцените возможность достижения результатов по всем **трем возможным вариантам развития ситуации:**

1) возбуждение иска в Грузии по месту нахождения судна одним из кредиторов по спору, на который грузинский суд имел компетенцию;

2) возбуждение подобного иска в арбитраже, естественно, после предварительного арбитражного соглашения между судовладельцем, с одной стороны, и выбранной группой кредиторов — с другой (кроме властей Грузии);

3) достижение соглашения путем нотариально заверенного договора, на основании чего нотариусы имеют право выдавать исполнительный лист без обращения в суд, который исполняется в том же порядке, как и вступившее в законную силу решение суда.

С учетом времени и затрат для достижения конечной цели — реализации судна и распределения поступивших сумм, становится понятно, что: во-первых, эти цели трудно реализуемы; их достижение растянуто во времени и связано с серьезными финансовыми затратами. Все это отражалось на сумме, которую можно было выручить за продажу судна. Растянутые во времени процедуры также увеличивают портовые расходы, которые относятся к привилегированным требованиям и, тем самым, уменьшают распределяемую сумму для каждой из групп кредиторов.

Для разрешения вопроса — определения и эффективного применения формы реализации судна и распределения сумм — была изучена практика риелторов в Грузии и практика принудительного исполнения, в частности практика реализации имущества должника через электронный аукцион.

Было установлено, что правом на размещение заявления, помимо административных органов, обладает и любое заинтересованное лицо — владелец реализуемого имущества или лицо, обладающее правом реализации, согласно законодательству Грузии.



Параллельно было проанализировано соответствующее законодательство Грузии, в частности, нормы консенсуального характера вещного права, согласно которым соглашение сторон имеет полную автономию, если оно прямо не противоречит императивным нормам закона. То есть для цели разрешения спора мировым соглашением любое соглашение сторон имеет законную силу, если оно прямо не противоречит публичному праву и нормам этики.

Был сделан важный вывод, что возможное соглашение может охватывать не только само разрешение спора, но и форму фактического достижения тех результатов, волю на которые стороны могли изъявить в этом соглашении.

Предпринимаемые действия мы оценивали другим стандартом по сравнению с обычно принятым, который подразумевает применение действий, прямо предусмотренных законом. Вместе с тем, мы обосновывались и нормами, которые императивно не предусмотрены, но при этом не противоречат императивам.

С учетом этих двух принципов мы полностью охватили правовое поле для решения данного спора соглашением сторон. Инструментом его разрешения выбрали медиацию как наиболее эффективную форму, которая должна была регулировать и сам спор, и исполнение достигнутых договоренностей.

МЕДИАЦИЯ В ГРУЗИИ

Была проведена процедура медиации в центре медиации при ТПП Аджарии (Батуми, Грузия), и в результате переговоров было достигнуто соглашение о распределении сумм между кредиторами с учетом своеобразия удовлетворения морских требований.

В этом же соглашении была определена форма реализации имущества и его начальная стоимость. И, что очень важно, был назначен **"независимый специалист"**, были определены его полномочия и обязательства, с которыми все стороны спора, включая судовладельца, подписали соглашение. Согласно этим документам было размещено заявление на том электронном пространстве, где, как выше было сказано, Исполнительное бюро Министерства юстиции Грузии размещало свои заявления о принудительной реализации имущества должника.

С учетом того, что подобная практика в Грузии применялась впервые, администрация Министерства финансов вытребовала и проверила все документы, которые были составлены и заверены в рамках медиативного производства, и после уточнения полномочий организаторы аукциона дали авторизацию на размещение заявления в электронном пространстве.

Судно было реализовано через аукцион, стороны сами приняли участие в поиске покупателя. В течение оговоренного в заявлении срока покупатель — нерезидент Грузии зарегистрировался на аукционе, не приезжая в Грузию, и вся процедура оплаты гарантийной суммы и основной суммы прошла согласно всем правилам, применимым в исполнительном производстве. Поступившая сумма впоследствии была распределена организатором аукциона между кредиторами, и дело было прекращено.

Что касается юридических результатов для покупателя: Протокол о приобретении прав на имущество через аукцион был составлен и подписан организатором аукциона; переведенные и апостилизированные Протокол вместе с заявлением об аукционе, а также письменным подтверждением администрации аукциона о выявлении победителя для морской администрации государства флага послужил основанием регистрации права собственности на судно на нового владельца в судовом реестре без дополнительных процедур.

Использовав преимущества ADR и правовую благоприятность юрисдикции Грузии в рамках одного документа — медиативного соглашения, фактически удалось обойти все судебные/арбитражные тяжбы, процедуру признания и исполнения решения суда/арбитража, и мы вышли прямо на окончательный этап принудительного исполнения — реализацию судна через аукцион. Тем самым мы сэкономили время и затраты всех сторон-участниц процесса. Бесспорно, что именно в рамках ADR возможно было достижение реальных результатов — не только объективного разрешения спора, но и реализации достигнутых соглашений.

Последовательность процедуры. Вообще, процедуру можно условно разбить на следующие этапы:

— банк формально инициирует процесс, направив соответствующее письмо должнику с требованием о погашении долга (кредита);

— должник отвечает письменно о своем согласии погасить задолженность путем продажи судна с аукциона;

— обе стороны выдают соответствующие доверенности адвокатам;

— подготавливается Регламент, а также соответствующие договоры, в том числе соглашение с **"независимым специалистом"** (лицо, которое будет проводить весь процесс аукциона);

— независимый специалист подготавливает и направляет заявление с указанием основных положений планируемого аукциона органу последней регистрации государства флага (описание лота, начальная цена, залог, шаг, планируемая дата и срок проведения аукциона). В заявлении также запрашивается информация о наличии зарегистрированных требований на судно (ипотека);

— с учетом полученных данных от государства флага специалист составляет заявление об аукционе в соответствии с требованием администрации аукциона;

— при регистрации на публичном аукционе весь указанный пакет документов предоставляется в орган



Министерства финансов Грузии, после авторизации которого в назначенную дату открывается публичный электронный аукцион.

Для определения стоимости лота (судна) возможны три варианта:

а) за основу принимают стоимость судна, которая была заявлена при оформлении первоначального кредита;

б) по фактической стоимости судна на указанный момент (то есть стоимость судна оценивается по принятым на рынке продажи судов методикам, и такая оценка производится независимым сюрвейером);

в) по соглашению сторон (банка и владельца судна). По нашей практике выбор варианта зависит от задачи, которую ставят перед собой обе стороны, и мы можем дать конкретные рекомендации в каждом отдельном случае при получении информации о сумме долга и о самом судне.

Аукцион можно проводить в один или в несколько этапов. Обычно аукцион проходит в три этапа по 10 дней. Если первый из этапов не состоялся по какой-либо причине, то назначаются последующие. На каждом из них уменьшается стоимость лота.

В конкретном случае мы уложились в 1 этап — 10 дней. Основное время затрачивается на подготовительный этап (согласование текста регламента, согласование цены, рассмотрение документов, открытие счетов и перечисление аукционных пошлин и сумм), если стороны проявляют лояльность и оперативность весь подготовительный этап может составить не более 20 дней. Таким образом, при благоприятном стечении всех факторов весь процесс может занять 30 дней (с учетом аукциона).

Еще один важный момент проведения подобного аукциона в том, что законодательство Грузии не ограничивает стороны, заинтересованные в аукционе, необходимостью присутствия продаваемого лота именно в Грузии. Хотя не было конкретной практики по этому вопросу, но в соответствии с полученным письменным ответом от администрации возможна реализация судна без захода в порты Грузии. В таком случае необходимо предоставление письменного доказательства от компетентных властей порта о нахождении судна в данном порту с указанием возможного срока его нахождения в порту. В случае продажи судна вне Грузии нужно будет направить указанное заявление специалиста и капитану порта нахождения судна. Все это необходимо, чтобы участники процесса и организаторы не оказались вовлечены в некую мошенническую схему продажи несуществующего судна.

ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД АДВОКАТА — ЗАЛОГ РАЗВИТИЯ ПРАКТИКИ

Здесь описан реальный казус из нашей практики. Всего таких казусов было уже два. В другом случае возник прецедент, когда Исполнительное Бюро настояло на выплате НДС, то есть нельзя исключить, что практика взимания НДС примет обязательную форму. С учетом этой практики рекомендовано, чтобы возможный покупатель, если он нерезидент Грузии, при регистрации участником аукциона имел свежие оригинальные апостилированные документы, подтверждающие дееспособность и правоспособность данного юридического лица, а также представителя данного лица, который от имени победителя подпишет необходимые документы и получит протокол победителя в аукционе.

В общем, можно сделать вывод о том, что по затратам времени и денег Грузия — беспрецедентно дружественная юрисдикция в отношении "принудительной" продажи судов. При том, что Грузия не является участником международных конвенций об аресте судов и о морских залогах и ипотеках, слово "принудительно" мы заключаем в кавычки, поскольку правоотношения по поводу продажи судов независимо от воли судовладельца урегулированы еще далеко недостаточно в международном праве. Конечно, имеются международные стандарты, которые снимают множество вопросов в некоторых специально урегулированных случаях, например, в случаях продажи судов по привилегированным морским требованиям. Однако вообще эти отношения находятся в стадии бурного обсуждения, когда идут не только содержательные споры, но и споры о терминологии. Когда соответствующая конвенция, имеющая условное наименование Пекинской, будет окончательно принята, у нас будет случай для более системного исследования норм и правовых отношений, предметом которых является принудительная продажа судна.

РЕКОМЕНДАЦИЯ ДЛЯ КРЕДИТНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ

Разработать и включить соответствующую оговорку (соглашение сторон) об альтернативном аукционе (подготовка и реализация) в договор об ипотеке на судно при выдаче кредита. Или же составить отдельное соглашение при выдаче (реструктуризации) кредита. Все это поможет провести процесс подготовки к аукциону эффективнее в случае, если судовладелец каким-то образом будет задерживать процесс.

При необходимости, по мере поставленных задач, для цели эффективного делопроизводства возможна и комбинация процедур.

НИЦЕВИЧ Артур, партнер, адвокат
Interlegal, Международная юридическая служба
член LMAA и SCMA,
председатель Морского института Украины, FNI,
КОПАЛЕЙШВИЛИ Паата, партнер
Interlegal, Международная юридическая служба, Грузия,
ИМНАИШВИЛИ Валериан, партнер
Interlegal, Международная юридическая служба, Грузия





Перспективы развития железнодорожных перевозок на евроазиатском пространстве

6 июля 2016 г. в столице Швейцарии г. Берн, в котором находится центральный офис Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ), открылось 29-ое заседание Правовой группы и группы Экспертов ЦИМ/СМГС, посвященное вопросам гармонизации железнодорожного транспортного права (ЦИТ и ОСЖД) и дальнейшего внедрения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, в т.ч. на новых маршрутах международных ж/д перевозок грузов. Программа совещания содержала целый ряд актуальных для международного железнодорожного сообщения вопросов и была рассчитана на 2 дня напряженной работы — 6—7 июля т.г.

One Belt, One Road: Mit der Seidenstraßeninitiative baut China ein globales Infrastrukturnetz

Abgeschlossene und geplante Projekte. Stand: Dezember 2015

Формат совместного заседания экспертных групп — Правовой группы и группы Экспертов ЦИМ/СМГС — был использован в очередной раз в связи с наличием смысловой взаимообусловленности вопросов, вынесенных для обсуждения экспертов: определение перспективных направлений развития железнодорожных перевозок в условиях глобализации экономики и торговых потоков.

В частности, работа экспертных рабочих групп ЦИТ в значительной мере была обусловлена выдвинутой Китаем и активно реализуемой им **глобальной инициативой по созданию нового "Шелкового пути"** — "Один пояс и один путь".

Было отмечено, что еще осенью 2013 г. Председатель КНР Си Цзиньпин впервые объявил об инициативе "Один пояс и один путь". Данная инициатива в существенной степени выходит за рамки создания линейных маршрутов в транспортном сообщении между Европой и Азией и в большей степени нацелена на создание глобальной инфраструктурной сети в Евразии XXI века. Речь в данном случае идет не только и не столько о формировании сухопутных и морских маршрутов, сколько о консолидации различных транспортных коридоров и транспортных средств.

В деле создания экономического пояса "Шелкового пути" ключевую роль в сфере оказания транспортных услуг играют железные дороги. На сегодняшний день динамичный рост объемов грузоперевозок наблюдается между Китаем и Германией, налажено прямое транспортное сообщение между городами Ухань (Центральный Китай) и Лион (Франция), состоялся первый рейс поезда по маршруту Иву (Восточный Китай)—Тегеран (Иран) через Казахстан и Туркменистан, отправлен первый экспериментальный контейнерный поезд из Украины по транзитному маршруту через Черное море, Грузию, Азербайджан, Каспийское море и Казахстан в Китай и пр. Согласно заявлениям гендиректора Китайских железных дорог уже в 2016 г. на развитие инфраструктуры железных дорог были направлены инвестиции в размере более EUR100 млрд.

Указанные меры по развитию транспортного сообщения содержат в себе большой потенциал в части применения унифицированной накладной ЦИМ/СМСГ. Поэтому участники мероприятия приняли решение к следующему заседанию подготовить информацию о новых транспортных маршрутах в сфере международных железнодорожных грузоперевозок ЦИМ/СМГС.

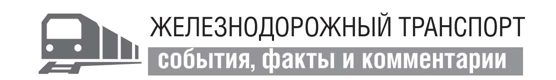
Новые реалии глобализации экономики и торговых связей обусловили актуальность **мультимодальных железнодорожно-морских перевозок,** и ЦИТ в сотрудничестве с Координационным советом по транссибирским перевозкам (КСТП) активно работает в данном направлении. В ходе заседания было отмечено, что 1.07.2016 г. вступил в силу новый продукт ЦИТ — типовой договор "Железнодорожно-морское сообщение", разработанный в рамках концепции по реализации организационно-управленческой деятельности (ОУД) "Железнодорожно-морское сообщение". Перед Секретариатом ЦИТ поставлена задача по эффективному продвижению применения ОУД среди участников ЦИТ, в частности путем применения типового договора "Железнодорожно-морское сообщение" на определенных пилотных маршрутах на Балтийском или Черном море. Присоединение Азербайджана к КОТИФ раскрывает еще больший потенциал для запуска пилотных маршрутов, при обслуживании которых в дополнение к накладной ЦИМ/СМГС будет использоваться типовой договор для железнодорожно-морского сообщения.

Как отметили участники совещания, по завершении фазы тестирования на пилотных маршрутах можно будет обобщить и проанализировать полученный опыт и знания и, при наличии такой необходимости, подвергнуть проверке и оптимизации применение типового договора. В качестве одного из пилотных маршрутов на 9-ом заседании Рабочей группы ЦИТ "Мультимодальность" в марте 2016 г. был предложен маршрут Усть-Луга—Засcниц, а в состав временной рабочей группы по его эксплуатации были выдвинуты представители "РЖД", PKP Cargo, LG, "БЖПМ", а также Stena Line Freight.

В рамках рассмотрения данного вопроса Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины "Украинские железные дороги" ("Укрзалзныця") представила презентацию на тему: "Организация перевозок грузов в контейнерах в составе контейнерных поездов в направлении из Китая в страны ЕС через Украину с участием паромных переправ", освещающую возможности интеграции инфраструктурных объектов страны в глобальную транспортную систему.

В частности, было отмечено, что 17.05.2016 г. "Укрзализныця" в качестве полноценного участника присоединилась к Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ). Это позволило Украине стать надежным звеном в организации интермодальных транспортно-логистических схем доставки грузов в направлении Китай—Европа и в обратном направлении. Первой инициативой Украины в качестве участника ТМТМ стало обращение в Координационный комитет ТМТМ о возможности продления существующего маршрута Достык—Актау—порт Баку—порт Батуми через территорию Украины. Этому, в частности, способствует существование на морском участке Ильичевск—Батуми железнодорожно-паромных линий, работа которых обеспечивается 6 паромами.

После разработки ОУД "Железнодорожно-морское сообщение" возник вопрос — в ходе совместной конференции ЦИТ и Международного союза автомобильного транспорта (IRU), посвященной теме мультимодальности, в сентябре 2013 г. — о разработке рамочного договора для **железнодорожно-**



автомобильного сообщения. В рамках первой совместной конференции были выявлены важные участки сопряжения в железнодорожном и автомобильном сообщении. Однако многие вопросы в рамках взаимодействия железнодорожных и автомобильных перевозчиков все еще требуют прояснения, например, аспект ответственности при перевалке грузов с автотранспорта на железнодорожный, а также при погрузке автотранспорта на контрейлерные платформы. В этой связи особое значение приобретают меры по устранению правовых и административных барьеров путем стимулирования условий для дальнейшего целенаправленного развития мультимодальных продуктов/правовых инструментов по причине того, что комбинированные перевозки, как это следует из ежегодного статистического отчета по комбинированным перевозкам (SGKV), в настоящее время вновь испытывают активный подъем. Поскольку правовые решения на уровне глобальных межгосударственных отношений — это цель, которую можно достичь в долгосрочной перспективе, решения на уровне договорных правоотношений представляются наиболее подходящим и оперативным инструментом регулирования мультимодальных перевозок. Т.о., разработка продуктов для мультимодальных железнодорожных перевозок приобретает все большее значение и для ЦИТ.

В качестве основы для проведения работ в связи с гармонизацией дорожного и железнодорожного права послужила составленная ЦИТ и IRU сравнительная таблица документов ЦМР—ЦИМ—СМГС, которая будет служить базой для подготовки первых предложений по рамочному договору в части внутренних взаимоотношений железнодорожных и автотранспортных компаний и будет призвана стать синтезом важнейших знаний по результатам сравнительного правового анализа указанных режимов перевозки. Это первый этап работы по подготовке окончательной версии Руководства в сфере железнодорожно-автомобильных перевозок.

Опубликование окончательной версии Руководства запланировано на 2017 г. Уникальность проекта состоит в том, что в сравнительный анализ впервые включены правовые нормы как ЦИМ, так и СМГС, и что география сопоставительного анализа выходит за пределы сферы применения КОТИФ/ЦИМ, распространяясь также и на сферу действия СМГС. В настоящее время подготовка окончательной версии Руководства производится в сотрудничестве с IRU.

В рамках второго этапа — после подготовки сравнительной таблицы — на базе практических бизнес-процессов членов ЦИТ и IRU будет разработан контрольный перечень для рамочного договора ЦИТ в сфере железнодорожно-автомобильных перевозок. Контрольный перечень должен содержать 2 основных компонента, представленных в виде типовых правовых оговорок:

— типовые положения при перевалке груза с грузового автотранспорта на железнодорожный;

— типовые положения погрузки транспортной единицы на контрейлерный поезд.

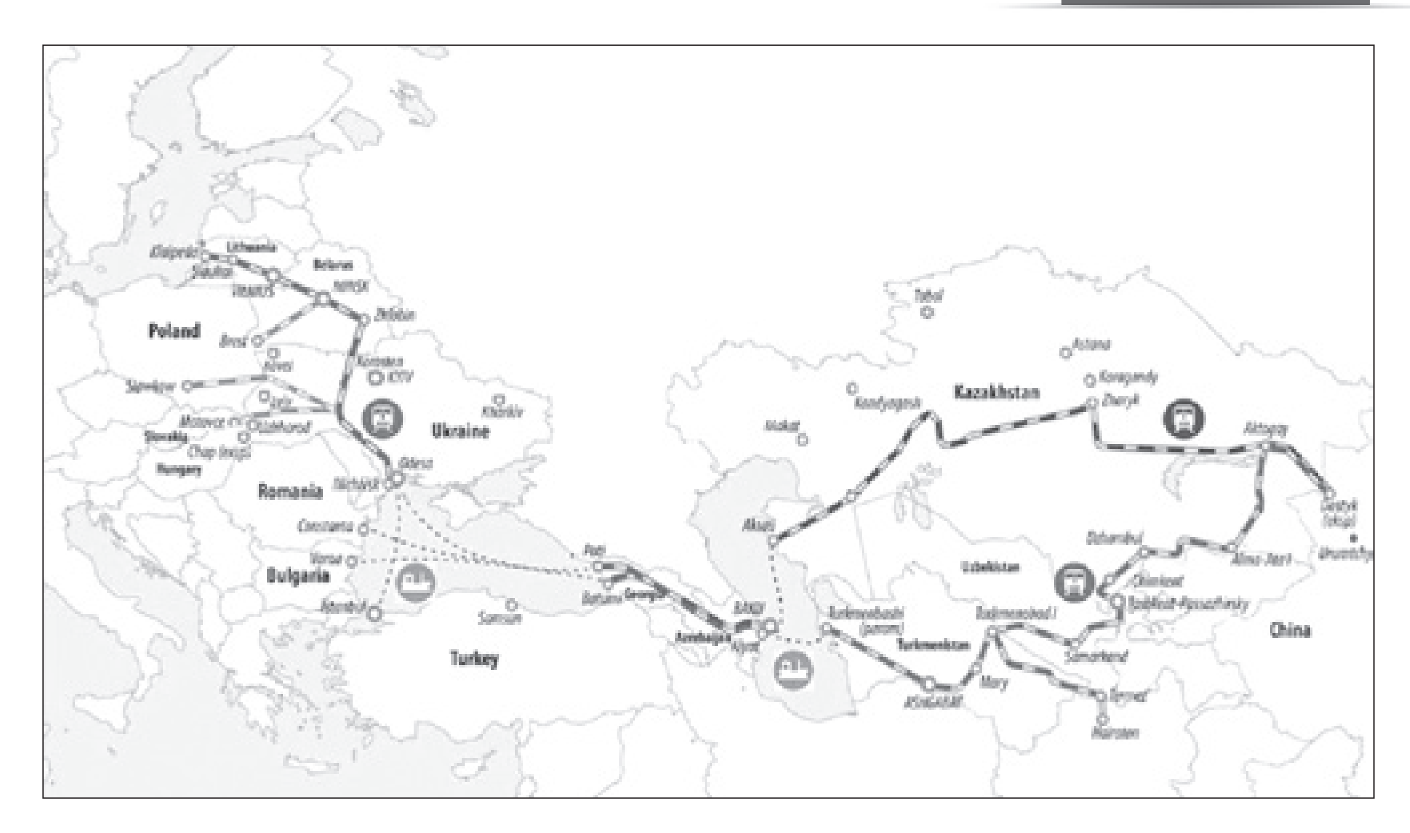
Существующие реалии также обусловили необходимость создания глобального универсального правового поля, максимально упрощенных и доступных для понимания правил осуществления хозяйственной деятельности, в том числе и в транспортной сфере и ее отдельных отраслях. В связи с этим Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН после масштабной аналитической работы 26 февраля 2016 г. принял резолюцию по **унификации международного железнодорожного транспортного права**, содержащую ряд важных новаций. Это, в частности, проект правовых норм по гармонизации правил ЦИМ/СМГС, предложения по усовершенствованию правовой интероперабельности в сфере евразийских железнодорожных грузоперевозок и требование к правительствам стран-участниц относительно доведения до сведения заинтересованных сторон вышеуказанных норм с целью их последующего применения. Нормы, в частности, устанавливают права и обязанности сторон договора перевозки, рекомендации по составлению договоров перевозки (например, путем применения общих условий договоров (ОУД) или типовых договоров), а также рекомендации по процедуре подтверждения (opting-in) в части, касающейся ответственности и транспортных документов.

Железнодорожному сектору адресуется просьба испытать данные нормы на практике, в частности в рамках пилотных транспортных маршрутов между Китаем и Европой. По результатам упомянутых экспериментальных перевозок будет принято решение об окончательной юридической форме этого нового правового инструмента. В соответствии с резолюцией Комитета по внутреннему транспорту работы по обобщению накопленного практического опыта должны завершиться к концу года.

Еще одним перспективным направлением развития является **перевозка почтовых отправлений по железной дороге из КНР в Западную Европу.** Данное направление содержит в себе большой потенциал как для железных дорог, входящих в состав ЦИТ, так и для развития глобальных Интернет-продаж (электронная коммерция) в целом. Надежная доставка товаров из КНР в Европу (ЕС и Швейцария), равно как и в обратном направлении, может осуществляться по конкурентоспособным ценам с использованием транзитного маршрута по Транссибирской магистрали (РФ) либо "Шелковому пути" (Казахстан) в течение 10—15 дней.

Для того, чтобы железная дорога могла эффективно извлечь из данной бизнес-модели выгоду, необходимо тесное сотрудничество вовлеченных государств и железных дорог. Всемирный почтовый союз (ВПС) и ЦИТ — у обеих организаций штаб-квартира





расположена в Берне — на экспертном уровне разработали в сфере транспортного права необходимые рамочные условия. ВПС также тесно сотрудничает с Всемирным таможенным союзом (ВТС) с целью прояснения вопросов в части взаимодействия с таможенными органами.

Обе организации в сотрудничестве с Координационным советом по транссибирским перевозкам (КСТП) планируют в 2016 г. оказать правовую поддержку пилотным проектам по перевозке почтовых отправлений из КНР в Европу. Основная часть бандеролей будет представлять собой преимущественно почтовые отправления между Китаем и Европой в связи с ростом электронной коммерции (электронная торговля на базе Интернет).

ВПС и ВТС также пригласили Польшу, Беларусь, Литву, Эстонию и Монголию присоединиться к пилотному проекту по "Перевозке почтовых отправок железнодорожным транспортом".

Три международные организации (ВПС, ЦИТ и КСТП) подписали 18.03.2016 г. в Берне — по месту нахождения ВПС — Меморандум о взаимопонимании, который регулирует порядок осуществления сотрудничества в рамках мер по поддержке запланированных пилотных маршрутов. Указанные организации планируют объединить свои усилия с целью развития рамочных условий для перевозки почтовых отправлений между Китаем и Западной Европой. Следующим шагом станет осуществление рейсов по пилотным маршрутам. ЦИТ обязался оказывать участвующим железнодорожным компаниям действенную поддержку в части подготовки необходимых договоров перевозки и транспортной документации.

Как отметили участники заседания, успешная реализация пилотного проекта зависит от скоординированности сотрудничества всех заинтересованных сторон: вовлеченных почтовых операторов, руководства таможенных органов, железных дорог, ВТС, ОТИФ, ЦИТ, КСТП и Комитета ОСЖД.

Отдельными объектами рассмотрения участников заседания стали возможности **дальнейшего совершенствования Руководства по накладной ЦИМ/СМГС**, а также правовых и технических спецификаций по **внедрению электронной накладной ЦИМ/СМГС** с учетом результатов проведенной ревизии СМГС. Эксперты ЦИМ отметили, что с 2017—2018 гг. следует, по всей видимости, ожидать также и изменений в накладной ЦИМ, основная причина которых будет связана с новыми требованиями таможенных органов и оцифровкой товаросопроводительной документации. В этой связи возможно также внесение изменений в образец накладной ЦИМ/СМГС. Т.о., получено единодушное одобрение со стороны всех участников относительно скоординированного внесения изменений в накладную ЦИМ, накладную СМГС, а также накладную ЦИМ/СМГС.

Всеми участниками заседания было отмечено, что для реализации правового решения на межгосударственном уровне требуется определенное время, тем не менее, решения на уровне договорных правоотношений позволяют своевременно сформировать адекватную и гибкую базу для реализации планов в области мультимодальных перевозок.

ЗИНЧЕНКО Ольга



Контрейлерные перспективы Украины

К возрождению контрейлерного сообщения Украину подталкивают два новых и на этот раз действительно рыночных фактора — заинтересованность Европы в поиске ускоренных путей выхода на рынки Азии и стремление "Укрзализныци" восполнить стремительно тающую грузовую базу транзита. Третий фактор, административный, также на пользу контрейлерной концепции — внедрение правительством Украины контроля перегруза на дорогах и ощутимых штрафов, в перспективе — введение платы за пользование дорогами.





ПОПЫТКА НОМЕР ТРИ

Старт контрейлерных перевозок на сети "Укрзализныци" состоялся в начале двухтысячных, когда были запущены два международных контрейлерных маршрута — вначале "Викинг" (Украина—Беларусь—Литва), затем "Ярослав" (Украина—Польша). Оба маршрута как контрейлерные стартовали в 2003 г. и тогда же получили первую загрузку — так, по итогам года по территории Украины было перевезено свыше 1,5 тыс. автопоездов ("Викинг" — 0,25 тыс. ед., "Ярослав" — свыше 1,3 тыс.). Правда, устойчивый рост контрейлерной загрузки маршрутов так и не состоялся, однако она имелась, что побудило Украину запустить в 2006 г. еще один контрейлерный поезд — "Киев-Экспресс" (Украина—Венгрия—Австрия). Последний проект пришелся уже на период значительного охлаждения интереса бизнеса к новой услуге — сказались исходно авторитарная база запуска контрейлерных перевозок (волевым решением отраслевого руководства) и незаинтересованность "Укрзализныци", сосредоточенной на сырье, в продвижении нового высокотарифного направления. Тем не менее, на пике кризисной волны, в 2009 г., Минтранс Украины и "Укрзализныця" анонсировали идею восстановления (фактически, создания) сети контрейлерных перевозок за счет ряда контейнерных поездов международного сообщения — "Викинг", "Ярослав", "Чардаш" (Украина—Венгрия). Этот проект, фактически, так и не вышел из стадии эксперимента, поскольку не были решены уже имевшиеся проблемы, мешавшие на старте — тарифные, контроля и пропуска грузов, отсутствия внятной маркетинговой политики и эффективного международного партнерства. К тому же сказалось общее сжатие в кризис грузовой базы, еще более снизившее заинтересованность бизнеса.

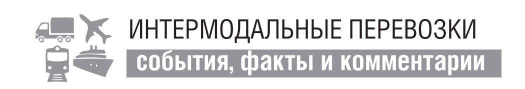
Сегодняшний возврат к идее запуска контрейлерных перевозок состоялся в принципиально новых для украинского транспортного комплекса условиях, заставляющих говорить о серьезном рыночном стимулировании как внутри, так и вне страны. Так, к настоящему моменту Украиной потеряны ключевые объемы транзита, связанные с российскими перевозками; падает внутренняя и экспортная грузовая база — все это заставляет украинских транспортников не просто искать новую загрузку, но полностью менять идеологию стимулирования клиентов, привлекая мелкие и дробные партии груза. Европейские перевозчики, утратившие грузопотоки российской оси, усиливают поиски альтернатив за счет рынков Центральной Азии и Ближнего Востока, и здесь геополитический потенциал Украины (и "Укрзализныця" в частности) оказывается как нельзя кстати. Наконец, в украинской транспортной отрасли стартовали процессы реформирования, помогающие, в т.ч., налаживать горизонтальные внутриотраслевые коммуникации, жизненно необходимые для становления инновационных видов грузового сообщения.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ, ОТ КОТОРОГО НЕЛЬЗЯ ОТКАЗАТЬСЯ

Весьма показательно, что основным двигателем восстановления контрейлерных перевозок сегодня выступили зарубежные потенциальные партнеры Украины по данному виду сообщения — представители европейского логистического бизнеса. "Если посмотреть на статистику перевозок в сообщении ЕС—Украина, основные грузы идут по морю, тогда как



железнодорожное сообщение незагружено. Кроме того, обмен грузами по железной дороге ограничен географически — он осуществляется, главным образом, с соседями Украины, такими как Польша, Чехия, Румыния. Далее — огромное белое пятно, охватывающее страны Бенилюкса, Германию, Францию, Италию — именно те рынки, за счет которых Украина могла бы получить наиболее высокомаржинальный транзит", — заявил, выступая в Одессе в мае 2016 г., директор по развитию SNCF Captrain (Франция) Ксавье Вандерпепен. Как указал спикер, контрейлерный потенциал "Укрзализныци" в сообщении с ЕС весьма велик с учетом объемов, перевозимых сегодня автотранспортом — порядка 3 млн т украинского экспорта и не менее 5 млн т встречного груза ежегодно. "Совместно с автомобилистами "Укрзализныце" следует организовать перевозку этих объемов железнодорожными платформами", — отметил К. Вандерпепен. Французский специалист, представляющий логистическое крыло государственной железнодорожной компании Франции, был весьма категоричен в оценке проволочек, допускаемых Украиной — он напрямую указал на неблагоприятные для украинской стороны последствия такого курса. "Сегодня проблемой явля-



ется доставка грузов из центральной части Китая в Европу, занимающая 30—45 суток. Это не подходит для высокостоимостных грузов. Позиция Украины здесь весьма выигрышная, и если страна сможет предоставить условия для транзита, мы готовы участвовать в этих перевозках. Если нет — мы пойдем через Турцию! Есть и иные варианты в обход Украины — через Констанцу, через Поти, наконец, северным маршрутом. Мне кажется, Украине следует учесть все эти возможности. Мы ждем приемлемых предложений и готовы заключать контракты", — заявил спикер, добавив, что Украина пока проигрывает соседям по логистической активности. "Сегодня активно развиваются перевозки от границ Польши к северу — в частности, к Эстонии. Россия первенствует в развитии перевозок по линии Германии. Украина тоже должна что-то делать — к примеру, активизировать участие в перевозках из ЕС через Беларусь", — указал К. Вандерпепен.

О необходимости активизировать контрейлерные перевозки заговорила Литва, продвигающая идею организации этого вида сообщения с ЕС. Как сообщила, выступая в Одессе, директор транспортно-экспедиционного департамента АО "Литовские железные дороги" Римма Терминайте, ЛЖД вплотную занялись вопросом создания пула платформ для перевозки полуприцепов. Пилотным будет проект запуска контрейлерного сообщения по европейской колее (до Шяштокая), затем — в Клайпеду, а также по оси Беларусь—Украина. "Мы хотели бы развивать этот проект совместно с украинской стороной — в частности, при сотрудничестве с украинской таможней. На сегодня отношения между Украиной и Литвой — самые тесные за всю историю наших стран, поэтому нам следует максимально учитывать геополитический потенциал двустороннего сотрудничества", — призвала спикер. Еще определеннее высказался заместитель гендиректора АО "ЛЖД" Стасис Гудвалис, заявивший: "В 2003 г. "Викинг" стартовал как предназначенный для перевозок автомобилей с прицепами, однако спрос на эту услугу не подтвердился, и поезд стал контейнерным. На сегодня возить полуприцепы с тягачами по-прежнему экономически невыгодно, однако имеется спрос на перевозки полуприцепов. "Викинг" — очень хороший проект для этого, поскольку сегодня на границе Литва—Беларусь в очередях стоит немало машин с украинскими номерами, следующих из Украины в города Литвы и порт Клайпеда". Как уточнил литовский представитель, ЛЖД объявит тендер на изготовление платформ для полуприцепов уже до конца текущего года, с тем, чтобы уже в 2017 г. начать перевозки. Украина могла бы стать полигоном и партнером Литвы по развитию данного вида сообщения, однако здесь не решен ряд принципиальных вопросов законодательного и нормативного характера. "К примеру, нет юридической базы, как следует трактовать полуприцеп — как груз или как транспортное средство. Этот вопрос тормозит развитие проекта на украинской стороне, и непонятно, будет ли он решаться", — отметил С. Гудвалис.

Помимо "Викинга", европейские партнеры предлагают Украине новые международные контрейлерные маршруты, перспективные для "Укрзализныци" с точки зрения транзита: Дурж (Франция)—Дуйсбург (Германия)—Мостиска (Польша)—порты Черного моря (Одесса/Ильичевск); Болонья (Испания)—Чоп (Венгрия/Украина)—порты Черного моря. "Сегодня грузы данных направлений идут через Хорватию, Венгрию, Словакию, однако там есть ряд проблем — в частности, дорожающая инфраструктура. Если Украина предложит приемлемое решение по транзиту, грузы пойдут сюда", — пообещал К. Вандерпепен. Расчет европейских логистов — на процессы реформирования "Укрзализныци", которые, в т.ч., помогут снизить тарифы на транзит ("сумасшедшие", как выразился К. Вандерпепен), а также повысить гибкость тарифных решений "Укрзализныци" (еще одна из выделенных проблем). "Представляется целесообразной реформа базы для расчета тарифа, он сегодня невероятно большой для транзита. К примеру, во Франции и Германии тариф варьирует в пределах EUR0,14—0,4 TEU/км, тогда как через Украину доехать до России стоит втрое дороже. Речь не идет о коррупционной составляющей — сама методика, наверное, дает сбои. В свое время в ЕС мы провели реформы, которые прояснили структуру тарифа. Украине также следует менять законодательство, чтобы дать возможность "Укрзализныце" использовать европейскую структуру тарифа. Рынок получит ощутимую пользу от этого", — подчеркнул К. Вандерпепен.

УКРАИНСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ

Как отмечают украинские эксперты, государство в отношении контрейлерных перевозок все еще остается пассивным: затягивается принятие специального закона, застрявшего на этапе разработки в недрах Мининфраструктуры; "Укрзалізниця" не торопится сформировать эффективную тарифную базу. Правда, последний вопрос уже сдвинулся с мертвой точки — "Укрзалізниця" заявила о формировании совместных с германскими и французскими коллегами сквозных тарифов для контейнерного транзита по оси ЕС—Китай. Однако для контрейлерного сегмента подобная инициатива пока не анонсирована; нет в распоряжении "Укрзализныци" и соответствующего погрузочного ресурса. На последнее обстоятельство все активнее указывают украинские автоперевозчики, столкнувшиеся с ростом расходов на топливо, штрафами за перегруз (нынешние украинские реалии) и заградительными барьерами на западных границах. На балансе "Укрзализныци" имеется лишь морально и физически изношенный контрейлерный ресурс, на котором, в буквальном смысле, "далеко не уедешь", и здесь помочь могли бы реформы, дающие



доступ европейским операторам и перевозчикам на транспортный рынок Украины, украинским автоперевозчикам — на рынки ЕС.

Так, по оценке АсМАП Украины, уже сегодня актуальными для украинской стороны являются контрейлерные маршруты "Викинг", "Ярослав", Украина—Венгрия—Италия, Украина—Словакия—Австрия—Италия, Украина—Венгрия—Австрия. Первые два могли бы быть запущенными уже сегодня, однако здесь есть ряд проблем. "К сожалению, направления "Викинг" и "Ярослав" как контрейлерные пока не востребованы ввиду высокого тарифа на перевозку, отсутствия регулярного сервиса и устаревшей технологии перевозки — старым отечественным подвижным составом", — констатировал советник президента АсМАП Украины Константин Савченко. Тем не менее, "Укрзализныця" уже прорабатывает ряд маршрутов совместно с европейскими партнерами: Украина—Венгрия—Италия/Австрия (при участии Rail Cargo Hungary); Украина—Словакия—Италия (совместно с ZSSK Cargo). Новейшая инициатива выдвинута в апреле 2016 г. — совместный проект АсМАП Украины, SNCF Logistics и Forwardis по организации контрейлерных перевозок в Западную Европу с использованием контрейлерных платформ SDGNSS, SDDMRSS, RO-LA. Практически параллельно выдвинут проект с участием украинского бизнеса и международных логистических компаний (турецкой EKOL и германской KBU GmbH) — организация контрейлерных перевозок в Европу платформами SGGNRSS. Важно, что новейшие проекты ориентированы на перевозки съемных автомобильных кузовов, что понижает ценовой барьер для автомобилистов.

Участники украинского транспортного рынка разделяют мнение европейских коллег: Украине важно не опоздать с развитием современных видов международного грузового сообщения, без чего страна рискует быть вытесненной на периферию мировой логистической системы. Эти перспективы, фактически, уже реализуются, указывают украинские эксперты. "В среднесрочной перспективе Украину может ожидать потеря определенной части транзита из Китая на Беларусь, Прибалтику, в Восточную Европу, а также части китайского импорта в Украину. Это, прежде всего, коснется контейнерных перевозок. Правда, если украинская таможня будет работать эффективно, быстро обслуживать грузы, возможно, удастся избежать сценария 2009—2010 гг., когда часть контейнеров ушла на Балтику, откуда поступала на территорию Украины поездом "Викинг". Мы должны усиливать работу по привлечению грузовой базы средиземноморско-черноморского направления, и именно здесь становятся наиболее актуальными интермодальные перевозки", — заявил заместитель председателя Администрации морских портов Украины (АМПУ) Вячеслав Вороной. Очевидно, реализация конкретного сценария будет зависеть от глубины и скорости реформ в транспортной сфере Украины.

КАТКЕВИЧ Галина

Особенности организации железнодорожной перевозки

С точки зрения логистики перевозки грузов железнодорожным транспортом являются частью транспортной цепи доставки товаров и осуществляются в рамках транспортного коридора. При перемещении грузов по железной дороге выполняются такие логистические операции, как перевозка и сохранение материальных ценностей, передача информации о состоянии груза, месте нахождения, выполнение других операций, а также определена ответственность перевозчика или экспедитора в стоимостном выражении. К другим операциям железнодорожного перевозчика можно отнести следующие: прием груза на склад сбора грузовой партии от отправителей, хранение, перевалка, упаковка, погрузка в подвижной состав, выгрузка, хранение, передача груза получателю, оформление и передача товаросопроводительных и других документов. В перечень логистических операций, выполняемых перевозчиком, входят операции подачи, взвешивания и уборки (подготовки для перевозки соответствующих грузов), пломбировки вагонов. На проведение этих операций железнодорожный перевозчик тратит время, загружает логистические мощности и использует собственные ресурсы, в т.ч. финансовые.





В Украине железнодорожные перевозки грузов осуществляются ПАО "Укрзализныця", которое является естественным монополистом в сфере железнодорожных перевозок в Украине. В сферу управления ПАО "Укрзализныця" входят Донецкая, Львовская, Одесская, Южная, Юго-Западная и Приднепровская железные дороги, а также другие предприятия и организации единого производственно-технологического комплекса, которые обеспечивают перевозку грузов и пассажиров.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в Украине регулируются: Законом Украины "О транспорте"; Законом Украины "О железнодорожном транспорте"; Законом Украины "Об электронных документах и электронном документообороте"; Законом Украины "О транзите грузов"; Уставом железных дорог Украины; постановлением КМУ "Об утверждении Порядка засвидетельствования наличия электронного документа (электронных данных) на определенный момент времени"; Правилами перевозки грузов; Правилами технической эксплуатации железных дорог Украины; Правилами перевозки грузов в международном железнодорожно-паромном сообщении; Техническими условиями погрузки и крепления грузов; приказами Министерства инфраструктуры; Договором о "Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении" (ПГВ); нормативными документы КОТИФ; материалами Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ и Балтии; нормативными актами, регламентирующими условия пересечения границ; перечнем международных тарифов; номенклатурой грузов; протоколами совещаний по согласованию ориентировочных объемов и условий перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом между железнодорожными администрациями; перечнем грузовых станций железных дорог Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД); другими документами, перечень, которых указан на сайте ПАО "Укрзализныця"; договорами, которые заключаются между ПАО "Укрзализныця" и заказчиками.

Заказчиками услуг ПАО "Укрзализныця" могут быть грузоотправитель, грузополучатель или экспедитор. Экспедитор выступает в качестве уполномоченного представителя грузополучателя или грузоотправителя в соответствии с гл. 17 "Представництво" Гражданского кодекса Украины. Представитель имеет право (обязан) от имени стороны, его уполномочившей, вступать в правовые отношения, которые регламентируются положениями гл. 16 "Правочини" Гражданского кодекса Украины. Хозяйственные отношения экспедитора и грузоотправителя (грузополучателя) регламентируются положениями гл. 65 "Транспортне експедирування" Гражданского кодекса Украины, Законом Украины "Про транспортно-експедиторську діяльність".

Железнодорожная сеть Украины интегрирована в сети железных дорог сопредельных государств. Поэтому Украина является участником Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (сокращенно СМГС) — международное соглашение о прямом грузовом сообщении между станциями, которые открыты для грузовых операций во внутреннем железнодорожном сообщении стран, железные дороги которых участвуют в этом соглашении. Соглашение было введено в действие в 1951 г.

С июля 2006 г. перевозка грузов железнодорожным транспортом по Евразийскому транспортному коридору производится по унифицированной железнодорожной накладной ЦИМ/СГМС. Использование унифицированной накладной ЦИМ/СМГС стало возможным в результате присоединения Украины к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) и вступления нашей страны в Межправительственную организацию по вопросам международных железнодорожных перевозок.

Работа менеджера по организации перевозок грузов железнодорожным транспортом начинается с глубокого изучения нормативных документов, регламентирующих такие перевозки. Особое внимание следует уделить "Правилам перевозки грузов", в которых прописан регламент проведения логистических операций. Звено перевозки грузов с участием железнодорожного транспорта является частью транспортной цепи. Поэтому менеджеру необходимо в совершенстве знать методы моделирования транспортных цепей. Основная цель выбора модели транспортной цепи — наилучшее сочетание показателей логистической эффективности таких, как время и длина маршрута движения грузового потока от отправителя до получателя, объем партии, количество потерь при доставке, количество дополнительных операций и другие. Полученные оптимальные показатели логистической эффективности, в свою очередь, дают приемлемые значения показателей экономической эффективности: удельный вес расходов на доставку в себестоимости груза, который для грузополучателя (грузоотправителя) является товаром, а также удельный вес других операционных расходов в транспортной цепи в себестоимости товара. Таким образом, еще одной важной задачей логистического менеджера является расчет экономической эффективности транспортных цепей с целью выбора оптимальной. При расчете экономической эффективности транспортных цепей следует учитывать величину расходов на содержание товарных запасов, которые обеспечивают непрерывную хозяйственную деятельность компании и являются завершающим звеном в цепи поставок с целью своевременного и полного удовлетворения потребности покупателя в товаре. А транспортная цепочка, в свою очередь, является составляющей цепи поставок материальных ресурсов в потоках, этапом в движении материального, информационного, финансового потоков.

В выборе оптимальной модели перевозки железнодорожным транспортом может использоваться транспортная задача оптимизации перевозок в классической постановке.

$$L(X) = \sum_{i=1}^{m} \sum_{j=1}^{n} c_{ij} x_{ij} \rightarrow \min$$

где *L(X)* — расходы на перевозку грузовой партии;
m — поставщики;
n — покупатели;
i — количество поставщиков товара;
j — количество покупателей товара;
x_{ij} — объем перевозок товара от поставщика A_i к покупателю B_j;
c_{ij} — транспортные расходы на перевозку единицы товара от поставщика A_i к покупателю B_j.

Объем перевозки товара xij тесно связан с техническими характеристиками вагонов и логистическими характеристиками мощностей, используемых при железнодорожных перевозках: количество вагонов на один маневровый тепловоз, пропускная и провозная способность пути, запас вагонов, производительность грузоподъемных средств и др. Показатель расходов на перевозку, отнесенный на учетную единицу товара, является экономическим и влияет на величину себестоимости товара. Этот показатель тесно связан с количеством и продолжительностью логистических операций, которые регламентированы Правилами перевозки грузов. Правила перевозки грузов состоят из разделов. Ознакомиться с ними можно на официальном сайте ПАО "Укрзализныця".

Первый раздел Правил регламентирует процесс планирования перевозок. После подписания договора о перевозке грузов (ст. 8 Закона Украины "Про залізничний транспорт") отправитель не позже 12 дней до начала следующего месяца подает заявку по форме ГУ-12 (ГУ-12К) на совершение месячных перевозок (п. 2.2 Правил планирования перевозок). Форма заявки, порядок ее подачи описаны в Правилах планирования перевозок. Такое требование вызвано целым рядом объективных обстоятельств, связанных с работой инфраструктуры железной дороги, процессами внутреннего планирования и диспетчеризации, и обязывает отправителя эффективно интегрировать параметры своего процесса планирования посредством плана грузоперевозок в планы железной дороги. План грузоперевозок тесно связан с планированием продаж, закупок и другими планами использования ресурсов компании в будущем периоде. В основе эффективного использования ресурсов компании-грузоотправителя (грузополучателя) лежат верно выбранные методики управления товарными запасами. Доказывая необходимость изучения Правил перевозки грузов, в качестве примера приведена следственная связь только по одному требованию — срок подачи заявки на перевозку груза. Таких связей существует большое количество, и пренебрежение ими приведет к снижению доходов, росту расходов, уменьшению прибыли.

Перед отправкой груз проходит операции приемки и погрузки. Проведение этих операций регламентирует второй раздел Правил перевозки грузов — Правила приемки грузов к перевозке. Груз принимается к перевозке при наличии месячного плана или разрешения на перевозку. Перевозки грузов осуществляются вагонными, мелкими, контейнерными, контрейлерными, групповыми или маршрутными отправлениями. В Правилах приведены термины, которые употребляются в следующих значениях:

— вагонное отправление — партия груза по одной накладной в количестве, для перевозки которого необходимо предоставление отдельного вагона;

— мелкое отправление — партия груза по одной накладной, для перевозки которой не нужно предоставлять отдельный вагон;

— контейнерное отправление — партия груза по одной накладной для перевозки в универсальном или специализированном контейнере, а также для перевозки собственного универсального или специализированного контейнера в порожнем состоянии;

— контрейлерное отправление — это загруженные в железнодорожные вагоны автопоезд, съемный автомобильный кузов, полуприцеп, тягач и т.д.;

— групповое отправление — партия груза по одной накладной, для перевозки которой предоставляется не менее двух вагонов, но меньше маршрута;

— маршрутное отправление — партия груза по одной накладной в количестве, которое отвечает весовой норме, установленной для маршрута ("ядра" маршрута).

Информация этого пункта требует от грузоотправителя (грузополучателя) рассчитать объем партии перевозки наилучшим образом, удовлетворяющим результаты решения транспортной задачи и задачи эффективного управления товарными запасами. При этом учитываются расходы не только на формирование партии груза, но и на упаковку, маркировку, схему размещения груза в вагоне, обеспечение условий безопасности в соответствии с нормативными актами, на которые ссылаются Правила приемки грузов.

Отдельное место в перечне логистических операций занимает операция пломбировки вагона (контейнера). Ее проведение регламентирует третий раздел Правил перевозки грузов — Правила пломбировки вагонов и контейнеров. Важность этой операции трудно переоценить, т.к. результаты ее исполнения влияют на возможность требования грузовладельцем от перевозчика (экспедитора) покрытия ущерба в результате отклонений количественных показателей (потери от хищения, утраты). Такие отклонения оформляются актами. Процесс оформления актов регламентирован 28 разделом Правил приемки грузов — Правила оформления актов.



Коммерческие акты оформляются с целью засвидетельствования таких обстоятельств:

— несоответствие наименования, массы и количества мест имеющегося груза, багажа или грузобагажа данным, отмеченным в перевозочных документах;

— в случае выявления груза, багажа или грузобагажа без документов или документов без груза, багажа или грузобагажа;

— порча, повреждение груза, багажа и грузобагажа;

— возвращение железной дорогой украденного груза, багажа или грузобагажа.

Данные в коммерческом акте отмечаются на основании перевозочных документов и выявленных обстоятельств. Коммерческие акты имеют установленную форму ГУ-22. Установленную форму имеют и другие акты. Среди них Акт вскрытия вагона, контейнера, автомобиля, трактора и другой самоходной машины для проведения пограничного, таможенного, фитосанитарного и других видов контроля, форма ІНУ-49.

Акты общей формы оформляються для засвидетельствования обстоятельств, которые возникли в процессе перевозки груза, багажа и грузобагажа:

— потеря документов, прилагаемых отправителем к накладной;

— задержка вагонов на станции назначения в ожидании подачи под выгрузку (перегрузка) по причинам, которые зависят от получателя, владельца железнодорожного подъездного пути, порта, предприятия;

— неочистка вагонов от остатков груза и мусора после выгрузки средствами получателя;

— неочистка внешней поверхности цистерн и бункерных полувагонов после налива и слива;

— подача железной дорогой неочищенных вагонов под загрузку средствами отправителя, порта, пристани;

— отсутствие пломб, запорно-пломбировочных устройств (далее — ЗПП) на вагоне (контейнере), если в перевозочных документах есть отметка о пломбах (ЗПП), повреждениях пломб (ЗПП) или заменах их, а также выявление в процессе перевозки или на станции назначения пломб (ЗПП) на вагонах (контейнерах) с нечеткими отпечатками;

— повреждение или потеря предоставленных железной дорогой перевозочных приспособлений;

— отказ грузовладельца от подписания: учетной карточки выполнения плана перевозок грузов, накопительной карточки, ведомости платы за пользование вагонами (контейнерами);

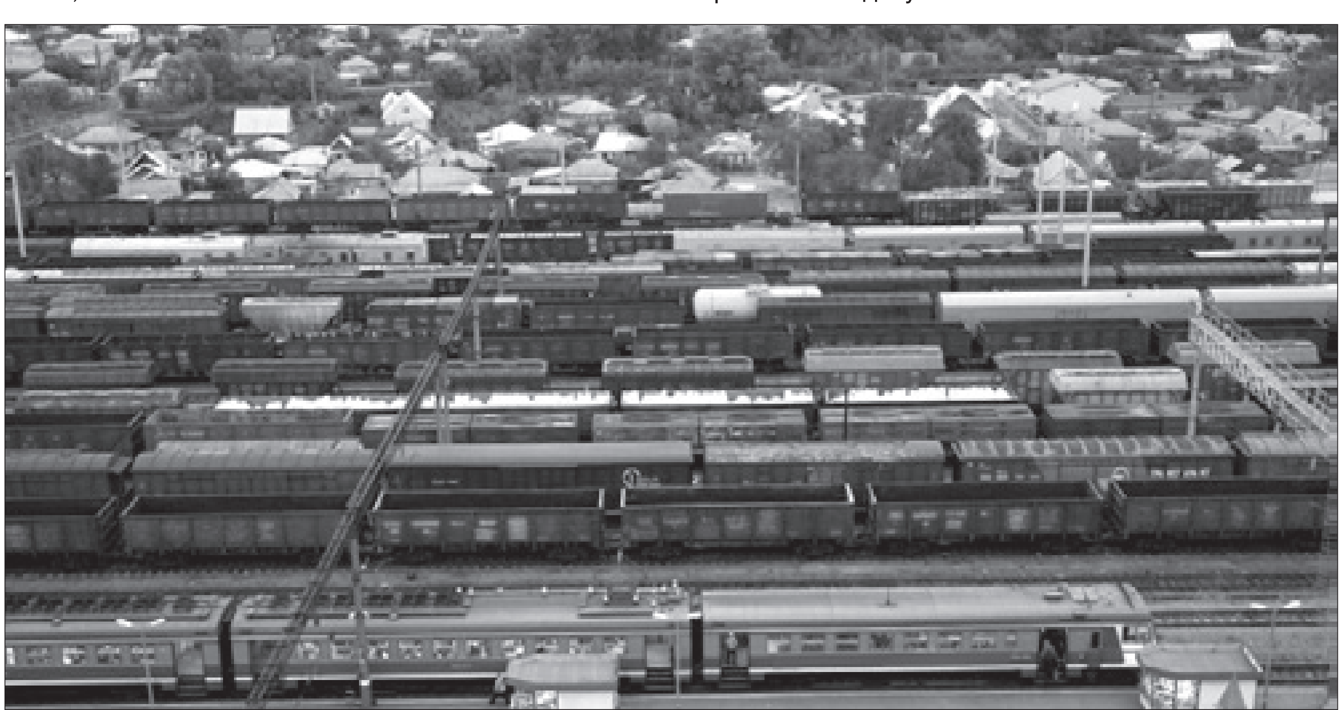
— самовольная загрузка железной дорогой вагонов и контейнеров, которые принадлежат предприятиям, организациям, учреждениям или арендованы ими;

— задержка вагонов (контейнеров), связанная с таможенным оформлением груза, а также задержка из-за невыдачи или неподобающего оформления отправителем документов, необходимых для выполнения таможенных, санитарных и других правил;

— в других случаях для засвидетельствования обстоятельств, которые могут быть основанием для материальной ответственности, если при этом не нужно составление коммерческого акта.

Акт общей формы подписывается лицами, которые участвуют в засвидетельствовании обстоятельств, которые стали основанием для составления акта, но не менее двух.

Рассмотренные выше логистические операции не могут иметь позитивного результата, если отсутствует эффективная модель документооборота. Порядок документооборота в Правилах перевозки грузов регламентирует раздел 4 — Правила оформления перевозочных документов.



П. 1 Правил оформления перевозочных документов требует от отправителя предоставлять станции отправления перевозочный документ (накладную) на каждое отправление груза, порожних собственных, арендованных вагонов и контейнеров. "Накладная является обязательной двусторонней письменной формой соглашения на перевозку груза, которое заключается между отправителем и железной дорогой в пользу третьей стороны — получателя. Накладная одновременно является договором залога груза для обеспечения гарантии внесения надлежащей провозной платы и других платежей за перевозку. Накладная сопровождает груз на всем пути перевозки до станции назначения, где выдается получателю вместе с грузом" (п. 2 Правил оформления перевозочных документов). В этом разделе подробно описан порядок заполнения накладных на бумажном носителе и в электронной форме, а также приведены бланки документов. Сотрудник компании, организующий железнодорожные перевозки, рассчитывает оценочную стоимость груза и без ошибок заполняет железнодорожную накладную. В этом случае у компании появляются возможности покрытия ущерба железнодорожным перевозчиком, наступившего в результате риска.

Железнодорожный транспорт перевозит самые разнообразные грузы. Перевозки различных видов грузов регламентирует ряд разделов Правил перевозки грузов:

— Правила перевозки грузов навалом и насыпью;
— Правила перевозок скоропортящихся грузов;
— Правила перевозки опасных грузов;
— Правила перевозок животных, птиц и других грузов, которые подлежат государственному ветеринарно-санитарному контролю;
— Правила перевозки грузов, которые подлежат фитосанитарному контролю;
— Правила перевозки грузов, которые смерзаются.

Регламентируются перевозки грузов в различных видах грузовых объемов:

— Правила перевозки грузов в вагонах открытого типа;
— Правила перевозки грузов в транспортных пакетах;
— Правила перевозки грузов в универсальных контейнерах.

В Правилах перевозки грузов находятся ответы на вопрос, как рассчитать время на перевозку. Расчет времени регламентирован в разделе 5 "Правила расчета сроков доставки грузов". Срок доставки груза определяется исходя из расстояния, за которое вычисляется провозная плата.

Провозная плата за железнодорожные перевозки рассчитывается исходя из "Тарифных условий", которые включают в себя тарифы на перевозки по Украине, транзитные перевозки, тарифные условия железнодорожных администраций. Тарифы на перевозки по Украине включают в себя сборник тарифов, перечень коэффициентов к сборнику тарифов и сборник расстояний между транзитными пунктами. Сборник расстояний между транзитными пунктами регулярно обновляется. Тарифы на транзитные перевозки включают информацию о тарифной политике Украины на 2016 г. и введении в действие ратифицированного соглашения о проведении согласованной политики в определении транспортных тарифов государств-участников СНГ на 2016 фрахтовый год, а также курс пересчета валют платежа при проведении взаиморасчетов.

Для планирования перевозки грузов по железной дороге и оценки ее эффективности логистическому менеджеру необходим набор соответствующих показателей. Среди общего перечня показателей можно выделить следующие:

$$T_{ж.д.} = t_{н.к.} + L/V_{жн} + t_{ж.доп.}$$

— расчет времени доставки груза (**$T_{ж.д.}$**):

где $T_{н.к.}$ — время на начально-конечные операции, сутки;
L — расстояние перевозки, км;
$V_{жн}$ — норма пробега вагона, км/сутки;
$t_{ж.доп.}$ — время на дополнительные операции, сутки;

— коэффициент использования грузоподъемности (**$k_{гп}$**):

$$k_{гп} = m_ф / m_{гп}$$

где $m_ф$ — фактическая масса груза, т;
$m_{гп}$ — грузоподъемность вагона, т;

— удельный вес расходов на доставку в себестоимости товара (**$k_{ст}$**):

$$k_{ст} = C_{дост} / C_{ст}$$

где $C_{дост}$ — расходы на доставку, грн.;
$C_{ст}$ — себестоимость, доставляемых товаров, грн.

С целью эффективной организации перевозки грузов железнодорожным транспортом логистическому менеджеру необходимо хорошо ориентироваться в нормативной базе, регламентирующей данный вид перевозки и экспедирование грузов, уметь моделировать и планировать цепи поставок, информацию, финансы и грузы в транспортной цепи, а также владеть методами прогнозирования рисков и оценки их влияния на расходы. В таком случае компания обеспечит перевозки грузов железнодорожным транспортом с минимальными расходами, а общие показатели экономической эффективности будут иметь тенденцию улучшения.

ЛОМОВЦЕВ Валерий,
консультант, тренер репетиционно-тренингового центра "ВИВА"



Итоги 22-го заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине

В Киеве 30.06.2016 г. прошло очередное заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине.



Заседание открыл заместитель председателя Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине (МРГ), президент Украинского национального комитета Международной торговой палаты (ICC Ukraine) Владимир Щелкунов. Он сообщил, что нынешнее заседание проходит в соответствии с планом работы и поручением Премьер-министра Украины Владимира Гройсмана.

В. Щелкунов также отметил, что МРГ в своей работе имеет постоянную поддержку правительства и сообщил, что В. Гройсману было отправлено письмо, в котором определены шаги, способствующие упрощению процедур торговли. "Первое — учитывая международный опыт и демонстрируя ведущую роль МЭРТ при создании Национальных комитетов по вопросам упрощения процедур торговли и учитывая рекомендации ЕЭК ООН № 4, № 33, № 34, № 35 и № 40, предлагаем Премьер-министру возглавить Межведомственную рабочую группу или назначить Первого вице-премьер-министра, министра МЭРТ Степана Кубива главой Межведомственной рабочей группы на период до создания Национального органа по вопросам упрощения процедур торговли, что будет подтверждать реальные намерения Украины по реализации этого направления. Второе — дать поручение относительно срочной обработки и внедрения рекомендаций исследования "О готовности Украины к имплементации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли" и проведения совещания о состоянии реализации этих рекомендаций. Третье — согласовать дату проведения с экспертами ЕЭК ООН в сентябре т.г. Международного семинара по вопросам создания Национального "единого окна", Национального органа по вопросам упрощения процедур торговли и обсуждения процесса подготовки постоянно действующей рабочей группы при КМУ относительно создания такого органа в Украине", — отметил В. Щелкунов.

"У нас есть официальное поручение Премьер-министра Украины, и мы идем правильным путем, есть поддержка лично Премьер-министра", — добавил В. Щелкунов.

Он также отметил, что данное мероприятие проводится для того, чтобы доработать рекомендации, более детально обсудить вопросы относительно результатов работы по созданию Национального комитета по упрощению процедур торговли, а также обновить информацию о состоянии готовности Украины к имплементации соглашений ВТО по упрощению процедур торговли. Также, по словам В. Щелкунова, необходимо утвердить план работы Межведомственной рабочей группы с июля 2016 г. до июля 2017 г.



Олег Платонов, заместитель председателя МРГ, президент Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс", проинформировал о мероприятиях, проведенных непосредственно МРГ и при поддержке ее Секретариата в течение 2015 г. и первого полугодия 2016 г. Так, 23 июля 2015 г. было проведено 19-е заседание МРГ, 30.09—2.10.2015 г. был проведен итоговый семинар по вопросам готовности Украины к имплементации положений Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (СУПТ), 30.10.2015 г. — 20-е заседание МРГ, 19.11.2015 г. — итоговый семинар "Имплементация положений Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли: вызовы, возможности и потребности", 25.02.2016 г. — 21-е заседание МРГ, 25—26.02.2016 г. — семинар "Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли и Национальный комитет по вопросам упрощения процедур торговли" и 31 мая прошел 6-й Международный семинар по УПТ и развитию "единого окна".

"Сейчас в работе создание Национального органа по УПТ, МЭРТ работает над этим. Думаю, что в июле эта работа закончится, и мы начнем публичное обсуждение этого документа для того, чтобы с 1 октября работа по созданию Национального органа уже была воплощена в жизнь", — сообщил О. Платонов.

Он напомнил, что на сегодняшний день есть одна рекомендация, которая осталась в подвешенном состоянии: правительство Украины "застопорилось" на выполнении требований пункта 10 раздела 11 Таможенного кодекса Украины, который относится к разработке проекта закона о порядке возмещения убытков, нанесенных неправомерными решениями и действиями должностных лиц. "Это важная норма, которая должна давать деловым организациям гаран-

тии того, что все необоснованные контрольные функции будут ликвидированы, расходы предпринимателя будут возмещены государством", — отметил О. Платонов.

Также он сообщил, что по рекомендациям 2014—2015 гг. остался незавершенным вопрос организации государственно-частного партнерства в портах, но на сегодня Мининфраструктуры ведет эту работу.

Региональный советник ЕЭК ООН по торговле Марио Апостолов представил вниманию присутствующих свою презентацию, в которой напомнил о ранее представленных результатах исследования ЕЭК ООН о готовности Украины к имплементации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ). Он также высказал обеспокоенность относительно того, что до сих пор руководители высшего и среднего звена украинских министерств (а тем более рядовой состав служащих) не знакомы с его результатами, хотя финальная версия доклада была передана в МЭРТ несколько месяцев назад. По его словам, распространение этого документа является крайне важным и необходимым, поскольку в нем обозначены первоочередные и перспективные шаги, которые следует осуществить, выполняя положения СУПТ.



Он также отметил, что есть идея организовать информативный семинар с пояснением, что такое "единое окно", как построить планирование "единого окна" и как в этот проект включаются различные уже существующие проекты и инициативы.

"Сейчас есть проект по портовому сообществу в Одессе, есть идея Одесской таможни построить "единое окно" в Одесской области, есть постановление по созданию "единого окна" по обмену информацией между регулятивными ведомствами, с конечными сроками до 1 августа. Есть и другие проекты. Все это можно объединить, со стороны международных организаций можно предоставить международную практику по этому вопросу", — уточнил М. Апостолов, добавив, что одной из тем семинара может быть и пошаговое планирование построения "единого окна".

По его словам, еще один большой блок будет по вопросам гармонизации и моделирования данных. "Без этих двух составляющих невозможно построить ни "единое окно", ни другие системы, потому как гармонизация данных — это идея, при которой разные ведомства, разные электронные системы должны говорить на одном языке, используя одни и те же определения элементов данных, одни и те же наименования элементов данных", — отметил М. Апостолов.

Начальник службы информационных технологий аппарата управления АМПУ Дмитрий Якименков рассказал о ближайших планах и стратегии развития ИСПС с точки зрения АМПУ. "Что сделано. За последнее время внедрены изменения в схему оформления порожних и груженых контейнеров, вывозимых из пункта пропуска на базе порта Одессы. Изменения включают в себя возможность предоставления таможне осуществления оформления выпуска грузов и контейнеров с территории пункта пропуска с оформленной товаротранспортной накладной. Эта накладная может быть прикреплена в электронном виде к наряду и, таким образом, фактически сделан очередной шаг к уменьшению влияния человеческого фактора и к полному предварительному оформлению", — сообщил Д. Якименков.



Он уточнил, что также внедрена технологическая схема обработки и оформления контейнеров, ввозимых в пункт пропуска на базе Одесского порта. "Сейчас осуществляется параллельное оформление электронных документов, таких как приемный акт и поручение, в электронном и бумажном виде. За прошедший период в части технологической схемы оформления прихода судна ИСПС внедрена в 12 морских портах Украины — это почти все порты, кроме Усть-Дунайского морпорта. Также внедрена технологическая схема оформления порожних и груженых контейнеров, ввозимых автомобильным и железнодорожным видами транспорта на территорию пункта пропуска для международного морского грузопассажирского сообщения через границу в Ильичевском рыбном порту. На сегодня в этом пункте пропуска осуществляется 100%-ный электронный документооборот между всеми участниками процесса", — отметил Д. Якименков.

Вместе с тем он рассказал и о ближайших планах ведомства по внедрению ИСПС. "Прежде всего, это внедрение технологической схемы оформления отхода судна также во всех 12 портах Украины, за исключением Усть-Дунайского морпорта. Внедрение использования в Одесском, Ильичевском и "Южном" морпортах единой формы документов "электронный наряд" и "электронное поручение" — этот приказ уже подготовлен, он вступает в силу с сегодняшнего числа (**ред.** — 30.06.2016 г.), и документы с 1.07.2016 г. начали применяться. Это результат нашей работы по гармонизации документов, по гармонизации форматов и приведению всех документов во всех портах к общему виду", — проинформировал Д. Якименков.



Кроме того, он сообщил об утверждении технологической схемы использования ИСПС во время обработки и оформления экспортных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в пункт пропуска, пункт контроля для морского сообщения через госграницу. "Эта технологическая схема нами разработана в рамках Меморандума с железной дорогой, сейчас она находится на согласовании с ГФСУ. Думаю, что таможня и фискальная служба приложат все усилия, чтобы ускорить это согласование", — отметил Д. Якименков.

Он рассказал и о подключении лоцманских служб к ИСПС, оформлении лоцманских квитанций в электронном виде. "Мы запланировали на т.г. выполнение пилотного проекта по оснащению лоцманов так называемым "электронным лоцманским чемоданчиком", который позволит осуществлять все операции по выполнению лоцманской проводки без использования бумажных носителей. Этот процесс уже работает в странах ЕС", — отметил Д. Якименков.

Он добавил, что в ближайших планах — совместный проект с ВТаО по участию во внедрении CTS (Cargo Targeting System) и интеграция ИСПС в эту систему в рамках предоставления предварительной информации, которая в дальнейшем будет использоваться для анализа рисков.



Заместитель гендиректора АМЭУ Виктор Берестенко заметил, что, вопреки усилиям АМПУ по внедрению электронного документооборота в морских портах, на практике таможня требует предоставления целого ряда документов именно в бумажном виде, что нивелирует работу на перспективу. "Сейчас МРГ регулярно отчитывается перед КМУ о своей работе, обобщая те наработки, которые имеют министерства и ведомства. Как тогда относиться к предложению ГФСУ об отказе от отчетов? Если на это пойти, будет утрачена возможность контроля МРГ, как и возможность информировать правительство о бездеятельности или саботаже отдельного государственного органа", — отметил В. Берестенко.

Заместитель директора Департамента организации таможенного контроля ГФСУ Александр Центнарук сообщил о неготовности комментировать предложение ГФСУ об изменении порядка отчетности. Вместе с тем он просил обратить внимание на те мероприятия, которые ГФСУ успешно реализует, т.е. запланированные и рекомендованные МРГ и семинарами.



Генеральный директор ООО "ППЛ 33-35" Александр Федоров, комментируя выступления М. Апостолова и Д. Якименкова, поддержал идею о проведении ЕЭК ООН международного семинара по вопросам "единого окна". При этом напомнил, что уже много лет различные международные организации помогают Украине советами и консультациями, а Украина, со своей стороны, почти ничего не делает в указанном направлении, "даже не утвержден статус электронного документа как полного эквивалента документа бумажного. Кроме того, имеет место обман, манипуляция терминами: под видом "электронного декларирования" товаров, вместо электронной записи международно признанного формата, используются обычные сканированные электронные копии бумажных документов".

Работников ГФСУ, в частности IT-специалистов, не посылают на тренинги и мероприятия ВТамО; деятельность СЕФАКТ ООН не сопровождается государственными органами; инициативу по внедрению международных, даже технических, стандартов проявляет бизнес вместо государства. Международные организации предлагают взять готовые наработки бесплатно, а представители министерств игнорируют такие предложения и даже просто участие в работе МРГ.

Он также отметил, что разговор о гармонизации данных идет пятый год подряд.

Такое же халатное отношение и к отчетам в рамках МРГ. Каждая "ячейка" совместных рекомендаций должна быть реализована, так как она имеет под собой веские аргументы и отражает реальные потребности общества.

"Просто опускаются руки, когда в очередной раз М. Апостолов рассказывает новому кругу на МРГ о гармонизации, "едином окне" и т.д. И каждый раз ЕЭК ООН, EUBAM должны вновь рассказывать и показывать уже известные вещи. Чего нам не хватает, чтобы мы начали работу? Не стоит обманывать себя и всех вокруг и говорить, что "единое окно" заработает 1 августа", — сообщил А. Федоров.

Специалист по вопросам содействия торговле EUBAM Владимир Писар напомнил о многочисленных проектах помощи, выполняемых международными организациями. "Все помнят семинары и тренинги по вопросам уполномоченных экономических операторов, внедрения NCTS, "единого окна" и др. Если взглянуть с другой стороны, все это — отдель-



ные пункты Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. Практика показала, что, опираясь на проведенное ЕЭК ООН исследование о готовности Украины к имплементации СУПТ, можно определить пути решения конкретных вопросов. Одновременно с тем, каждый пункт СУПТ, каждая предусмотренная им мера по упрощению процедур должна иметь своего "омбудсмена", некоего "адвоката", который будет защищать этот пункт, отслеживать ситуацию и ставить конкретные вопросы государственным органам, когда его реализация будет застревать", — отметил В. Писар.

Он подчеркнул, что миссия EUBAM одобряет работу МРГ по реализации мер СУПТ и созданию Национальной стратегии упрощения процедур торговли. Эта работа должна продолжаться.

О. Платонов отметил, что доноры уже несколько раз задавали вопросы о направлении финансирования. "Вопросы пока остаются открытыми, МЭРТ на сегодняшний день не обобщило все предложения и не предоставило правительству по поводу этого вопроса какую-либо идею. Думаю, что в основу нашего проекта решения будут заложены такие вопросы, как предоставление до 1 августа отчета правительству за 1,5 года. А по остальным мерам направить предложения партнерам Украины или донорам для того, чтобы доноры определили реальные цели и источники финансирования.

С 1.01.2017 г. вступает в силу новый проект США, направленный на упрощение процедур торговли, и сейчас главное, чтобы это финансирование пошло не только на консалтинг, но и на реализацию самих процессов", — заявил О. Платонов.

Он отметил, что национальные стратегии в различных областях, в том числе подготовленные с помощью доноров и консультантов, а также ныне разрабатываемые, должны быть связаны между собой, должны взаимодействовать, дополнять друг друга и иметь перспективу, по крайней мере, до 2030 г. "Такую координацию и корреляцию должно обеспечивать правительство. Участникам МРГ целесообразно подать свои предложения по этому вопросу, чтобы Секретариат имел возможность проработать конкретные пункты для КМУ на основании решений МРГ и рекомендаций проведенных ею международных семинаров", — отметил О. Платонов.

РОСЛИК Инна

Высший хозяйственный суд поставил точку в споре между "Интер Транс Лоджистик", "ППЛ 33-35" и АМПУ

Высший хозяйственный суд Украины вынес свое решение по спору, который длится уже почти год, между ООО "Интер Транс Лоджистик", ООО "ППЛ 33-35" и ГП "Администрация морских портов Украины".

Суть спора заключается в признании неправомерным повышения ООО "ППЛ 33-35" стоимости услуг по технической поддержке и обслуживанию Информационной системы портового сообщества (далее — ИСПС) как центром обработки данных. При этом размер непосредственно финансовых требований составляет всего-то около 1,5 тыс. грн. Исковые требования ООО "Интер Транс Лоджистик" основывались на том, что заключенный им с ООО "ППЛ 33-35" договор об оказании услуг по технической поддержке и обслуживанию ИСПС заключен под давлением и влиянием ГП "Администрация морских портов Украины". Постановлением Высшего Хозяйственного суда Украины ООО "Интер Транс Лоджистик" было полностью отказано в удовлетворении заявленных исковых требований.

Как сообщила адвокат Наталья Гудкова, которая представляла в суде интересы "Интер Транс Лоджистик", предметом спора являлось признание недействительными условий договора о техническом обслуживании и обеспечении ИСПС в части права субъекта, который оказывает данный вид услуг, в одностороннем порядке изменять тарифы, о чем в электронном виде уведомлялись заказчики услуг. Также предметом спора является право ООО "ППЛ 33-35" изменять другие условия этого договора в одностороннем порядке.



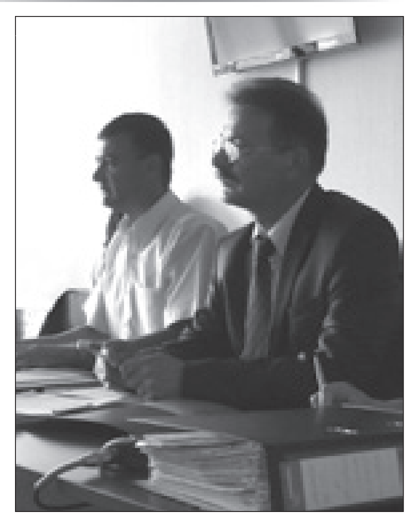
"Вот эти два пункта мы и оспариваем, признавая в целом правомерность данного договора, взаимоотношения сторон, продолжая сотрудничать, заказывать услуги и оплачивать их. Мы не согласны с этой частью договора (два вышеуказанных пункта) в связи с тем, что эта часть ставит не просто в невыгодное положение, а в неравное, несправедливое положение и лишает права заказчиков данных услуг как-либо влиять на формат взаимоотношений, на условия, по которым они будут сотрудничать. В связи с этим компании оказываются в условиях, вынуждающих работать на таких условиях, на которых им говорят, либо не работать вообще. Альтернативы на сегодняшний день в государстве не существует", — отметила Н. Гудкова. Она напомнила, что компания "ППЛ 33-35" единственная, которая заключила договор с АМПУ о сотрудничестве 29.11.2013 г. и по сегодняшний день "ППЛ 33-35" — единственная компания, которая оказывает данного рода услуги. "Соответственно, экспедиторы не имеют возможности отказаться от работы с данной компанией и получать этот же вид услуг у другого субъекта. Нет альтернативы", — подчеркнула Н. Гудкова.

Она также уточнила, что компания "Интер Транс Лоджистик" не довольна решением и дальше законными способами будет защищать свои интересы.

"По моему мнению, решение на сегодняшний день не соответствует украинскому законодательству, у нас есть ст. 42 Конституции Украины, в соответствии с которой государство обязано обеспечивать равные условия конкуренции хозяйственной деятельности всех субъектов. Государство обязано защищать интересы и обеспечивать это равенство. Результаты сегодняшнего решения есть, оно вступило в законную силу, мы его принимаем в таком виде, в каком оно есть, но однозначно могу сказать, что результат нас не устраивает и мы будем дальше законными способами защищать свои интересы, интересы той компании, которую я представляю", — резюмировала Н. Гудкова.

Представитель ООО "ППЛ 33-35" Олег Бондарь, в свою очередь, напомнил, что предыдущими судебными инстанциями, а именно Хозяйственным судом Одесской области и Одесским апелляционным хозяйственным судом, требования истца были также отклонены в полном объеме.

"Соответственно истец подал кассационную жалобу в Высший хозяйственный суд Украины (ВХСУ), который, на наш взгляд, правильно разобрался в данном деле. Кассационная жалоба была оставлена без удовлетворения, а решения судов первой и второй



инстанций оставлены без изменений. Мы, естественно, как сторона по делу, удовлетворены данным решением. Коллегия судей разобралась в непростых перипетиях данного вопроса и в большом количестве документов по данному делу. Но, учитывая систему судопроизводства в нашем государстве, вполне можно ожидать продолжения судебных споров в Верховном суде Украины, который является апелляционной инстанцией по отношению к Высшему хозяйственному суду", — сказал О. Бондарь.

Что касается отсутствия альтернативы для экспедиторов и "принуждении к заключению договора", о котором заявляло "Интер Транс Лоджистик", О. Бондарь напомнил, что это не соответствует действительности, о чем имеется официальное разъяснение ГП "АМПУ".

"Сама система ИСПС была внедрена на основании постановления Кабинета Министров Украины. Во исполнение этого постановления ГП "АМПУ" было разработано публичное соглашение о портовом сообществе для всех субъектов и государственных органов, которые осуществляют свою деятельность в порту. К этому публичному соглашению можно абсолютно бесплатно присоединиться, т.е. стать полноправным участником портового сообщества и проводить свою деятельность с использованием данной системы. В тексте публичного соглашения предусмотрены конкретные статусы сторон, которые субъект хозяйствования может выбрать, присоединяясь к данному публичному соглашению", — пояснил О. Бондарь. Предусматривается три статуса участников портового сообщества: пользователи, заявители и заказчики.

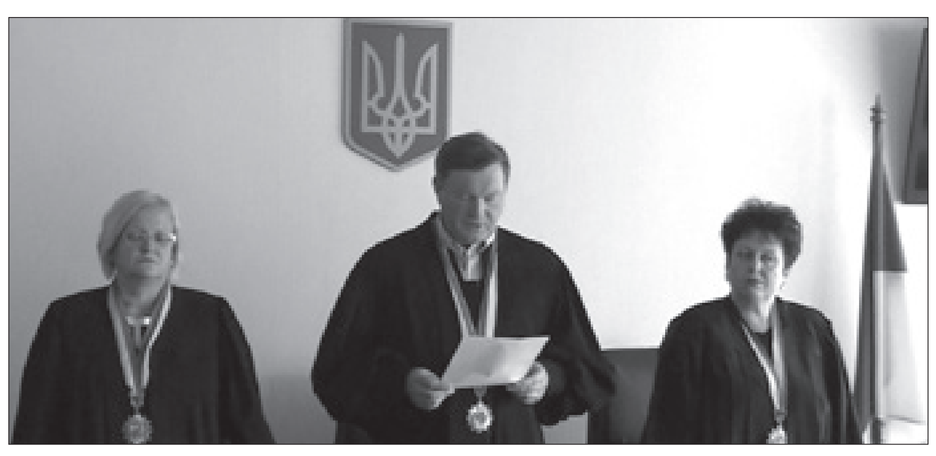
"Пользователи — это госорганы, такие как таможня, пограничники, ветеринары и прочие государственные контролирующие органы. Второй статус — заявители — они могут получить доступ к ИСПС без заключения какого-либо договора с компанией "ППЛ 33-35" путем непосредственного обращения в соответствующие подразделения ГП "АМПУ". Это означает, что при обращении заявителя в ГП "АМПУ" персонал этого предприятия вводит в ИСПС документы, предоставленные данным субъектом (эта норма также прямо предусмотрена как самим публичным соглашением, так и всеми договорами на транспортное экспедирование, которые подписываются между портом и экспедиторами). И третий статус — заказчик. Это тот субъект, который имеет желание заключить договор с компанией "ППЛ 33-35" (как центром обработки данных) и получать платные услуги по удаленному доступу к этой системе. Соответственно данному субъекту не нужно обращаться в какие-либо подразделения АМПУ, не нужно тратить время, не нужно стоять в очереди и т.д. Заказчик может удаленно (со своего рабочего места), используя пароль и логин в системе доступа, вводить свои документы в ИСПС, оплачивая услуги по технической поддержке и обслуживанию системы, согласно соответствующему договору, заключенному данным заказчиком услуги с "ППЛ 33-35", — пояснил О. Бондарь.

Он также сообщил, что субъект хозяйствования имеет полное право выбирать любой из статусов (платный — заказчик или бесплатный — заявитель) и работать так, как ему более удобно и необходимо.

"Акцентирую внимание и на том, что соглашение не ограничивает субъектов хозяйствования в выборе одновременно двух статусов, а именно субъекты хозяйствования могут выступать и в статусе "заявитель" (не имея при этом удаленного доступа к ИСПС), и в статусе "заказчика" (оплачивая услуги по удаленному доступу по договору с компанией "ППЛ 33-35"). Это зависит исключительно от воли и выбора субъекта хозяйствования", — сообщил О. Бондарь.

Также стоит обратить внимание и на тот факт, что размер финансовой составляющей иска "Интер Транс Лоджистик" к компании "ППЛ 33-35" составлял около 1,5 тыс. грн., вместе с тем судебный сбор, который выплатила компания "Интер Транс Лоджистик", составил почти в 3 раза больше — 4,38 тыс. грн., что заставляет всерьез задуматься о реальной причине возникновения данного спора.

Резюмируя, стоит сказать, что судами трех судебных инстанций подтверждено, что центр обработки данных ООО "ППЛ 33-35" и ГП "Администрация морских портов Украины" обеспечивают функционирование ИСПС исключительно в рамках действующего законодательства Украины.





Узкоколейка — будущее туризма

Украина имеет значительный потенциал для туристического бизнеса. По данным Всемирного совета по туризму и путешествиям, индустрия туризма Украины за последние пять лет увеличила количество занятых этой деятельностью почти на 25%, тем самым обеспечивая рабочими местами почти 2% от общего количества рабочих мест. А это почти 400 тыс. человек. Доход от туристической индустрии составляет около 20 млрд грн. Более того, на следующие десять лет прогнозируется рост доли ВВП, связанной с индустрией туризма Украины, на 6,9% и рост занятости в этом секторе экономики на 2%, в то время, как в странах Центральной и Западной Европы эти показатели составляют лишь 5,2% и 0,5% соответственно. Поэтому, все большую роль в развитии индустрии туризма для Украины будет играть развитие туристической инфраструктуры. Одним из таких направлений может стать развитие железнодорожных туристических маршрутов.

На сегодня туристские маршруты пронизывают практически всю разветвленную железнодорожную сеть Западной Европы. Девиз операторов, специализирующихся на организации туров по железной дороге: "Мы пойдем везде, где есть рельсы".

Для создания сети узкоколейных железных дорог ДНУЖТ предложен комплексный подход к определению направлений узкоколейных железных дорог, учитывающий затраты на строительство новых, восстановление ранее действующих и модернизацию существующих узкоколейных железных дорог, а также зоны проживания населения, курортные зоны и спрос туристов.

Схемы маршрутов состоят из участков, которые нужно запроектировать и построить, участков, требующих восстановления, и участков, которые в настоящее время функционируют. В первом случае все работы нужно начинать с нуля (красная), во втором случае предусматриваются восстановительные работы нижнего и верхнего строения пути (синяя), в третьем случае необходимо выполнить только ремонтные работы (зеленая). В результате такого предложенного подхода был рассчитан показатель для оценки маршрутов, приведенных на рисунке 1.

Главными направлениями маршрутов являются проектные линии с выходом на Польшу и Венгрию и две существующие линии (Боржавская, Закарпатская область и Выгодская, Ивано-Франковская область).

Общественная организация "Боржавская инициатива" добилась включения Боржавской узкоколейки в Европейский союз исторических железных дорог и музеев транспорта. Главная ветка проходит вдоль реки Боржава, которая и дала название железной дороге. Боржавская железная дорога, или как ее издавна ласково называют в народе "Анка Кушницкая", сейчас соединяет своими путями три района области. И в этом заключается ее первая привлекательность.

Так зачем краю нужна, казалось бы, архаичная транспортная система, которую стоит не только сохранить, но и развить, возродив хотя бы часть уничтоженных путей. Ведь таким образом решается сразу несколько задач. В первую очередь, туристы получают нестандартную услугу, на которую существует очень неплохой спрос. Если все толково организовать, можно спокойным, размеренным ходом проехать через живописную местность карпатской долины, делая длительные "тематические" остановки в селах — брынзы прикупить, сувениров,





Рис. 1. Схемы маршрутов туристических перевозок

попробовать вина и т.п., соответственно и местному населению доход. А еще насыпи узкоколеек, проложенные вдоль рек, играют роль водозащитных дамб.

Реконструкция и строительство узкоколейных железнодорожных маршрутов для соединения основных культурных и исторических памятников и мест оздоровления и отдыха касаются экономического развития Закарпатского, Львовского и Ивано-Франковского регионов, тем более, что это будет способствовать не только привлечению инвестиций и туристов, но и вообще существенно улучшит экономическую ситуацию в регионе благодаря созданию большого количества дополнительных рабочих мест при реконструкции и строительстве узкоколейных железнодорожных маршрутов и прилегающей инфраструктуры и загрузит машиностроительные мощности местных предприятий (например, Мукачевский станкостроительный завод и др.).

Проектно-конструкторским технологическим бюро Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта им. академика Лазаряна проанализирована актуальность создания современного подвижного состава для обеспечения железнодорожного туризма в горных условиях и выявлено, что существующий парк пассажирских вагонов узкой колеи морально и физически устарел и не может удовлетворить не только новые туристические маршруты, но и обеспечить пассажирское сообщение между горными городами и поселками. Имеющийся подвижной состав, рассчитанный на использование на узкой железнодорожной колее, выслужил предназначенный заводом-производителем срок эксплуатации, а повышенные эксплуатационные расходы на его содержание делают его использование экономически нецелесообразным.

Создание современных конструкций, в первую очередь пассажирских вагонов для эксплуатации на горных железных дорогах узкой колеи, требует использования не только новейших конструкторских решений, но и современных материалов и высокоэффективного оборудования. Специалисты университета определились с типоразмерным рядом пассажирских вагонов по их функциональному назначению для того, чтобы сформированный туристический поезд мог в полной мере удовлетво-

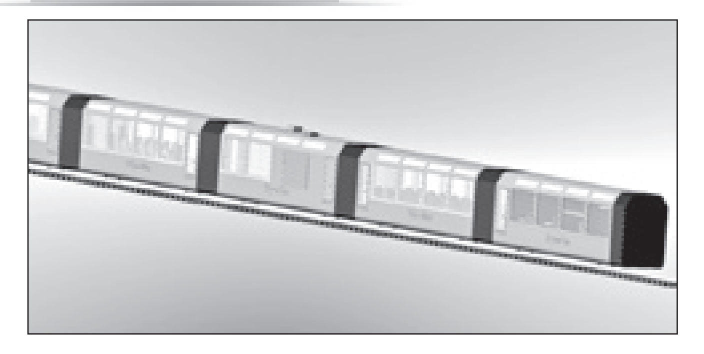


Рис. 2. Общий вид туристического поезда узкой колеи

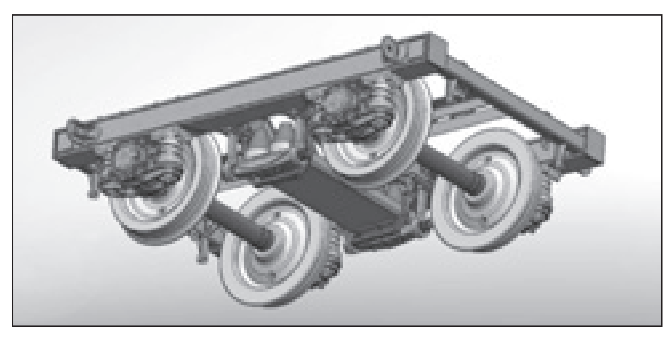


Рис. 3. Тележка пассажирского вагона узкой колеи

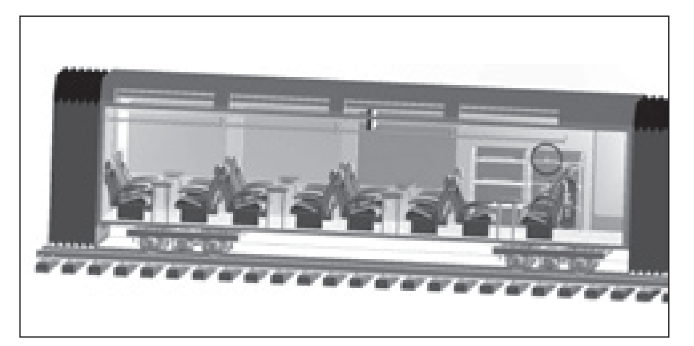


Рис.4. Интерьер вагона первого класса

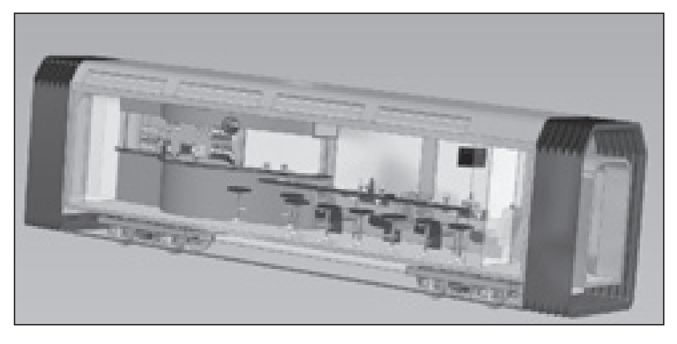


Рис. 5. Интерьер вагона-буфета

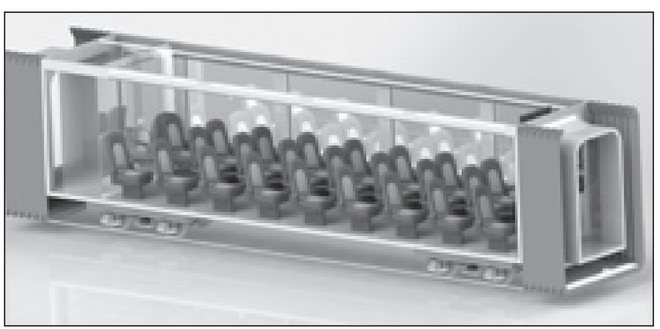


Рис. 6. Интерьер вагона второго класса

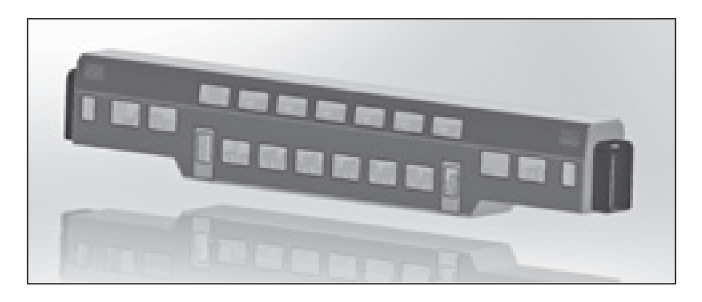


Рис. 7. Внешний вид пассажирского вагона колеи 1520 мм

рить потребности пассажиров при осуществлении туристических путешествий. Разработаны также схемы формирования поездов для туристических перевозок узкой колеи (рис. 2). Базовую конструкцию кузова целесообразно определить исходя из возможностей габарита подвижного состава и габарита приближения строений таким образом, чтобы достичь максимальных габаритных размеров, тем самым увеличивая полезное пространство.

Для осуществления туристических перевозок уже разработаны технические проекты тележек и эскизные проекты пассажирских вагонов (вагон I класса, вагон II класса, технический вагон, вагон-буфет и вагон-салон) колеи 750 мм и двухэтажный вагон колеи 1520 мм (рис. 3—7), а также модельный ряд грузовых вагонов.

Кстати, в соседней с Закарпатьем Венгрии в отличном состоянии находятся 23 узкоколейных маршрута протяженностью 400 км. В Польше Бещадская железная дорога протяженностью 35 километров ежегодно перевозит 40 тыс. туристов, получая $100 тыс. чистой прибыли.

Приглашаем общественные организации, территориальные общины, государственные и коммерческие организации к сотрудничеству в развитии туризма и экономического развития этих регионов.

КЕБАЛ Юрий, заведующий ПКТБ ДНУЖТ,
МЯМЛИН Сергей, младший научный работник ПКТБ ДНУЖТ,
МУРАШОВА Наталья, научный работник ПКТБ ДНУЖТ



Об итогах 17-го Международного проекта "Созвездие качества"

Уже 17 лет ежегодно, в последнюю неделю июня, руководители и специалисты организаций из стран Центральной и Восточной Европы, заинтересованные в совершенствовании своей деятельности, встречаются на мероприятиях Международного проекта "Созвездие качества", проводящегося Украинской ассоциацией совершенства и качества, чтобы обменяться опытом и обсудить новые тенденции подходов к повышению делового совершенства.

Много лет это мероприятие традиционно проводилось в Крыму. После известных событий место проведения мероприятия изменилось — два раза оно проводилось за пределами Украины — в Баку и Батуми. В этом году "Созвездие" вернулось на родину — на этот раз в Одессу. 17-й Международный проект "Созвездие качества", девиз которого "Непрерывное совершенствование — основа конкурентоспособности и устойчивого развития", прошел с 27 июня по 2 июля т.г. в пансионате "Совиньон", расположенном на берегу Черного моря в Южной Пальмире.

Как видно из мест проведения "Созвездия", его идея: не просто создать площадку для изучения и обсуждения знаний про менеджмент, деловое совершенство и качество, но и сделать это в приятной неформальной обстановке. На этих мероприятиях активные рабочие дискуссии кипят не только в залах для заседаний, но и на парковых аллеях, в уютных кафе, на пляжах. Именно в такой неформальной обстановке рождаются творческие идеи, а главное — устанавливаются дружеские отношения между участниками. Как итог — для его участников "Созвездие" стало не просто конференцией, способом получения новых знаний, но и местом радостных встреч старых друзей и обретения новых. Именно теплую и "семейную" атмосферу участники отмечают как главную отличительную черту этого мероприятия. А в промежутках между июньскими встречами они продолжают общаться, обмениваться опытом, развивать партнерские отношения между своими предприятиями.

В приветственном слове к участникам мероприятия генеральный директор EFQM (Европейского фонда менеджмента качества) Леон Туссэ отметил, что "Созвездие качества" — это уникальные мероприятия, имеющие ценное значение для организаций не только в Украине, но и во всей Восточной Европе. Успешные компании поделятся своими знаниями и опытом, которые помогут вашим предприятиям успешно конкурировать с лидерами мирового рынка, как в вашей стране, так и за ее пределами".

В этом году, несмотря на сложную ситуацию в большинстве стран региона, в "Созвездии" приняли участие около 80 руководителей и специалистов предприятий промышленности и сферы услуг, представителей государственных и общественных организаций из Беларуси, Грузии, Италии, Казахстана, Латвии, Литвы, России, Украины. Среди них — представители известных организаций, лидеров национальных экономик: ПАО "Запорожсталь", ПАО "Одескабель", ГП "Запорожское машино-строительное КБ "Прогресс", ГП "Восточный горно-обогатительный комбинат", ООО "Юрия-Фарм" (все — Украина), Вильнюсского университета и Вильнюсского технического университета (оба — Литва), СП "ФреБор" ООО (Беларусь), АО Национальная компания "КазМунай-



Газ" (Казахстан), ОАО "СУЭК Кузбасс" (Россия), Грузинской государственной электросистемы, Казначейства Латвийской Республики и многих других.

Приятно отметить, что среди постоянных участников проекта, для которых важны новые знания и общение с коллегами на высоком профессиональном уровне, было немало и тех, кто впервые участвовал в проекте. Положительным эмоциям во многом способствовало одесское гостеприимство, прекрасная погода и теплота общения участников проекта.

Организаторами проекта стали Украинская ассоциация совершенства и качества, Международная гильдия профессионалов качества, Клуб лидеров качества стран Центральной и Восточной Европы при поддержке Совета предпринимателей при КМУ.

Партнерами проекта выступили украинские компании "ПРИРОСТ-DQS", Центр международного сотрудничества "Восток-Запад" и АО "ПЛАСКЕ" при активном участии Сибирского сертификационного центра "Кузбасс" и ЗАО "Центр "Приоритет".

Четыре дня рабочей программы "Созвездия" были разнообразными и включали доклады, мастер-классы, дискуссии. В этом году впервые в практике мероприятия были использованы дистанционные доклады, которые позволили выступить перед участниками традиционным докладчикам — ведущим специалистам Восточной Европы по вопросам организационного совершенства, которые по разным причинам не смогли приехать в Одессу: Вадиму Лапидусу, Ивану Чайке и другим.

Традиционно организаторы "Созвездия" ставили задачей сбалансировать в его программе теоретическую информацию о подходах и тенденциях менеджмента от ведущих ученых и специалистов в области менеджмента и практический опыт ведущих предприятий. В этом году особенно порадовали предприятия, презентовавшие свой опыт: участники отмечали, что уровень этих предприятий и их презентаций постоянно растет и приближается к лучшему европейскому опыту. Ниже перечислены наиболее запомнившиеся практические доклады и примеры представленных на них "фишек" различных организаций:

— АО "ПЛАСКЕ" (заместитель председателя наблюдательного совета Инесса Платонова) — активно применяются игровые формы обучения, такие как квесты; создана Академия "ПЛАСКЕ", в которой обучаются не только свои сотрудники, но и представители других организаций; проводятся менеджмент-туры в ведущие регионы мира (Германия, Скандинавия и т.д.), в ходе которых команда лидеров изучает опыт ведущих предприятий этих регионов;

— ООО "Джейбил Сьоркит Юкрейн Лимитед" (начальник департамента качества Тибор Боки) — при регистрации проблем на производстве, корректирующие действия вырабатываются и реализуются в течение 24 часов; на каждом рабочем месте на производстве оператор каждую смену проводит его аудит, еженедельно углубленный аудит проводит инженерная команда;

— ОАО "Запорожский металлургический комбинат "Запорожсталь" (директор по технологии и качеству Сергей Гоман) — разрабатываются видеопроцедуры для регламентации производственных и организационных процессов; проанализированы более 800 параметров, характеризующих эффективность производственного процесса: выбраны ключевые параметры и построены деревья факторов, влияющих на них; для всех ключевых параметров регламентированы действия при их отклонении и попадании в "желтую" или "красную" зону;

— СП "ФреБор" ООО (генеральный директор Василий Бургун) — при производстве изделий медицинского назначения анализируется их влияние на процесс и сроки выздоровления пациентов, качество их жизни;

— ООО "Юрия-Фарм" (менеджер по персоналу Елена Мицук) — знания экспертов компании накапливаются в электонном корпоративном университете U-ниверситет; в рамках программы "Ступени в будущее" создана платформа для глубокого личностного и профессионального развития для студентов 15 медицинских университетов Украины; проект "U-Grow" обеспечивает возможность для прохождения практики и стажировки в компании для заинтересованной молодежи;

— ООО "УК "Лэнд Финанс" (генеральный директор Владимир Яцына) — переход от инструкций для сотрудников к выделению их зон ответственности со свободой поиска в этой зоне; сроки запуска новой продукции "от идеи нового йогурта до его наличия на полке в магазине" — 3 суток;

— Impact Hub Odessa (руководитель программного отдела Александр Доброер) — миссия компании обеспечила ее развитие от традиционного коворкинг-центра до создания экосистемы социальных инноваций в городе и в регионе; компания готова к быстрому реагированию на любые социально-значимые предложения партнеров и запуску самых неожиданных новых программ;

— ОАО "СУЭК Кузбасс" (директор по организационному развитию и проектному управлению Сергей Бердников) — все общие документы интегрированной системы менеджмента угледобывающей компании индивидуализированы для отдельных шахт и разрезов с учетом их специфики, что позволяет анализировать и выделять хорошую практику;

— ПАО "Одескабель" — при внедрении ERP системы были определены и сгруппированы риски, связанные с ее проектированием и использованием, выработана процедура внедрения, минимизирующая эти риски.

Примечание. *Информация о теоретических докладах профессионалов в области менеджмента и качества будет приведена в следующем выпуске журнала.*

В заключение стоит отметить, что уже начата подготовка к "Созвездию качества‘ 2017", которое пройдет в Одессе 26—30 июня 2017 г.

КАЛИТА Тарас,
Украинская ассоциация качества





Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании:

Сроки подписки: *с « » 201 г. по « » 201 г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя:

ИНН Свидетельство плательщика НДС №

Тел: Факс:

Юридический адрес:

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки:

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail:

Вид деятельности:

WWW

ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
ПЕРИОД ПОДПИСКИ II полугодие 2016 года	**КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)**	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца —*** **PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца —*** **печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца —*** оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца —*** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца —*** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.

/ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда 52 часа
Дистанция 1766 км

From Illichivsk to Klaipeda — 52 hours. Distance 1766 km.

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train,the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

Stockholm
Helsinki
Klaipeda
Lietuvos Respublika
Kaunas
Minsk
Belarus
Korosten
Kiev
Ukraine
Kishinev
Odessa
Bucharest
Illichivsk
Poti
Baku
Varna
Istanbul
Batumi

Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com



а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua